



Anthony Fokker stál za vznikem řady významných letounů své doby, přičemž jeho D.VII je považován za nejlepší německý stíhací letoun „Velké války“.

V průběhu druhé poloviny roku 1917 ztrácelo Německo postupně svou vzdušnou převahu nad západní frontou. Druhdy účinné Albatrosy D.III a poté i nové Fokkery Dr.I byly zastíněny novými spojeneckými stroji Sopwith Camel, S.E.5a nebo SPAD XIII. Aby mohl IdFlieg (Inspektion der Fliegertruppen – Inspektorát leteckých jednotek) vybavit německé letectvo opět stroji odpovídající kvalitě, vyzval letecké výrobce k účasti v první otevřené soutěži na standardní německý stíhací letoun. Letové zkoušky byly naplánovány na leden roku 1918, Fokker proto v září 1917 začal svůj závod ve Schwerinu, aby připravil nový dvoupláštník. Původně měl být poháněn rotačním motorem, vzhledem k útlumu výroby Albatrosu D.V se však objevila možnost použít řadové šestiválcové Mercedes D.IIIa o výkonu 120 kW (160 k). Fokkerův šéfkonstruktor Reinhold Platz využil všechna svá dosavadní ověřená řešení, přidal několik nových a vytvořil odolný výkonný prototyp s označením V 11, který byl do soutěže přihlášen společně se sedmi (!) dalšími Fokkerovými prototypy.

Úpravy na poslední chvíli

Konstrukce V 11 měla svařovaný trup z ocelových trubek, což byla technologie, která šetřila čas při výrobě a také zajišťovala pilotovi solidní ochranu v případě havárie. Zadní část trupu byla převzata z trojpláštníku Dr.I, stejně jako filozofie samonosného křídla s tlustým profilem, nyní ovšem ve formě jedenapůlpláštníku (sesquiplane). Horní křídlo bylo natolik pevné, že nevyžadovalo výztužné dráty a obešlo by se i bez vnějších křídelních vzpěr. Anthony Fokker nicméně ještě před zahájením soutěže zjistil, že je pilotáž V 11 příliš náročná. Letoun postrádal letovou stabilitu a Fokker se proto rozhodl prodloužit trup o 40 cm i zvětšit plochu vodorovného stabilizátoru. Bylo to rozhodnutí na poslední chvíli a prototypová dílna měla na realizaci úprav jediný víkend. Změny ovšem fungovaly a upravený prototyp se ukázal nejen jako stabilní a snadno ovladatelný, ale zároveň velmi obratný a s dostatečnou rychlostí i dobrou stoupavostí. Díky vyváženým letovým vlastnostem se tak stal modifikovaný V 11 vítězem soutěže a jeho sériové provedení dostalo označení D.VII. Protože IdFlieg požadoval výrobu v počtech, které byly nad sílu Fokkerovy továrny, byla výroba zadána také společnosti Albatros Flugzeugwerke. Nakonec vyráběly Fokkery D.VII celkem tři továrny: Fokker ve Schwerinu, Albatros v Johannisthalu a jeho dceřiná společnost OAW (Osterdeutsche Albatros Werke) ve Schneidemühlu (dnes polská Piła). Albatros, včetně OAW, pak platil Fokkeru pět procent z ceny každého vyrobeného letounu jako licenční poplatek.

Tovární rozdíly

Tři továrny produkovaly také tři v detailech odlišné verze Fokkeru D.VII. Důvodem byl především fakt, že továrny Albatros a OAW neobdržely žádnou výrobní dokumentaci, vše bylo vyřešeno dodávkou vzorového letounu, a tak se produkované letouny lišily v závislosti na výrobních zvycích jednotlivých továren

nebo z důvodu aplikace nejrůznějších poznatků v průběhu výroby. Většina rozdílů se týkala počtu, tvaru a umístění inspekčních a servisních otvorů a ventilačních prolisů na kapotáži motoru. Například rané D.VII z Fokkerovy továrny měly servisní dvířka magneta a vodního čerpadla. U Albatrosu a OAW je zachovali, zatímco u Fokkeru je krátce po zahájení výroby zrušili. Továrna OAW si zase upravila aerodynamický kryt osy podvozku rozdělením na dvě demontovatelné části, čímž se usnadnila údržba odpružení. Tyto změny způsobily, že mnoho dílů nebylo vzájemně zaměnitelných, a to dokonce ani mezi stroji ze stejné továrny.

Úklid oblohy

Fokkery D.VII se dostaly do služby u frontových jednotek v dubnu 1918 a jako první je obdržela první stíhací eskadra (Jagdgeschwader 1), tedy slavný Richthofenův „Létající cirkus“. Piloti hodnotili nový stroj velmi pozitivně, zejména jeho schopnost doslova „viset na vrtuli“ při vertikálním manévru, což jim umožňovalo útočit na nepřítele zespu. Obratnosti letounu a schopnosti křídla snášet vysoký úhel náběhu němečtí stíhači naplno využívali, a D.VII se rychle stal postrachem spojeneckých pilotů. Jedinou slabinou ve srovnání s S.E.5a nebo SPAD XIII byla nižší maximální rychlost ve větších výškách. Nicméně již krátce po zahájení výroby bylo možno využít nový Mercedes D.IIIa, který poskytoval výkon 134 kW (180 k) a situaci ještě vylepšil nástup nového motoru BMW IIIa s výkonem 138 kW (185 k). Tento agregát mohl navíc v malých výškách poskytnout krátkodobě až 178 kW (240 k) což posunulo maximální rychlost nad hranici 200 km/h. Stroje s motorem BMW z produkce Fokkeru dostaly označení D.VII (F). Na sklonku roku 1918 pak byla zahájena výroba D.VII v rakousko-uherské továrně MÁG (Magyar Általános Gépgyár) s použitím motoru Austro-Daimler 6 o výkonu 168 kW (225 k). Výzbroj Fokkeru D.VII sestávala z dvojice kulometů LMG 08/15 ráže 7,92 mm s 500 náboji na hlavě. Stroje z produkce MÁG byly vyzbrojeny dvěma kulometry Schwarzlose MG.

Poválečná služba

Po uzavření příměří byl Fokker D.VII jediným letounem jmenovitě uvedeným v dokumentu o odzbrojení Německa (Terms of Armistice). Článek 4 uváděl, že „1700 letounů (stíhačů, bombardérů – především všechny D.7 a noční bombardéry)“ má být předáno spojencům v dobrém stavu. Jenže všechny D.VII rozhodně předány nebyly. Fokkerovi se podařilo naložit šest vlaků náhradními díly a materiálem, 400 motory a asi 120 letouny v přepravních bednách a vše odvézt jako „kořist“ do Nizozemska, kde obnovil výrobu. Nejen nizozemské letectvo, ale i vzdušné síly mnoha dalších států poté Fokkery D.VII používaly ještě dlouho po válce. Dokonce i Německo je po roce 1930 opět zařadilo do výzbroje, byť jen nakrátko. Přesný počet vyrobených D.VII není znám, válečná výroba dala asi dva tisíce strojů, i s poválečnou produkcí jich bylo vyrobeno zhruba 3300.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODRÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



PIÈCES

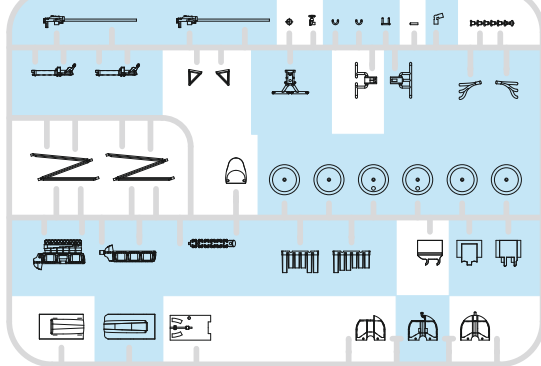


部品

PLASTIC PARTS

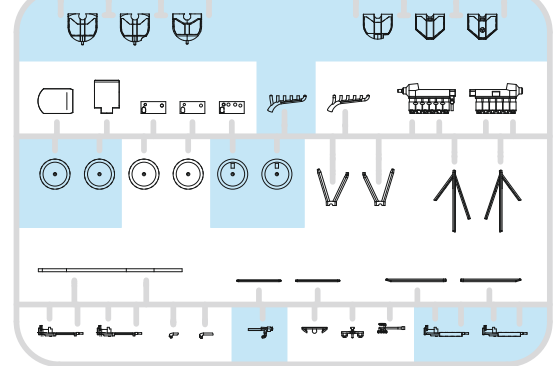
A>

70130 A



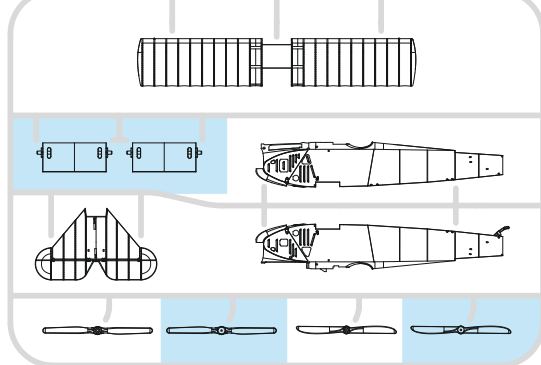
B>

70130 B



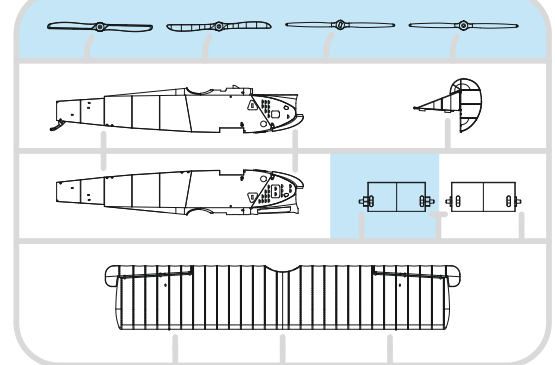
C>

70130 C

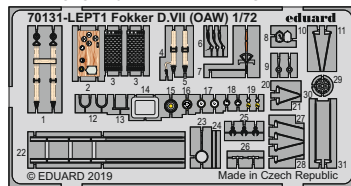
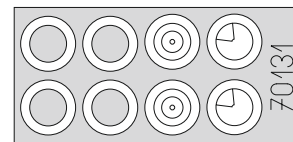


D>

70130 D



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard
MASK

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



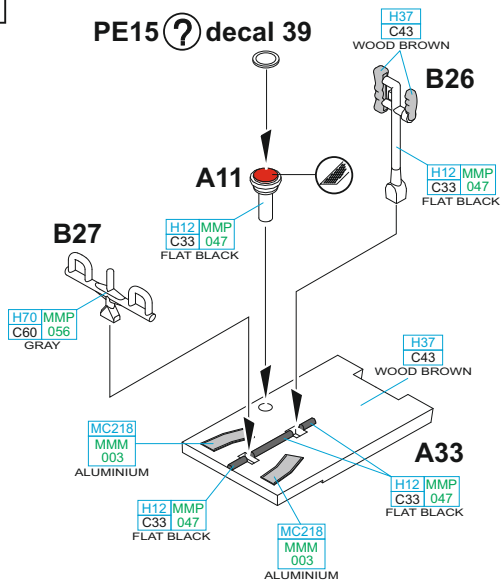
PEINTURE



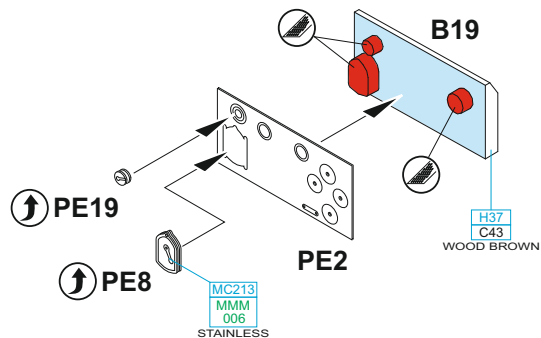
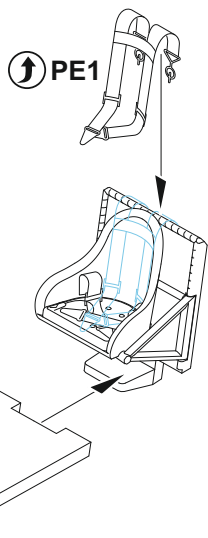
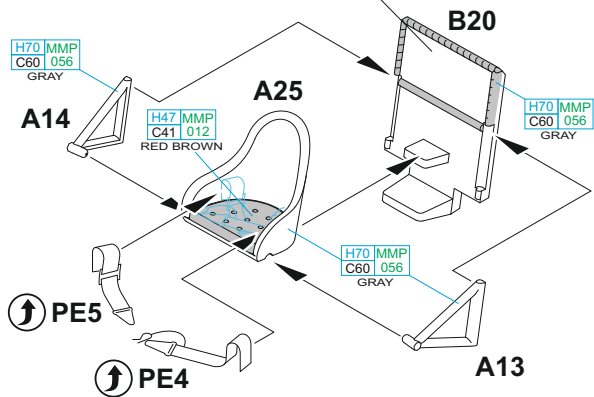
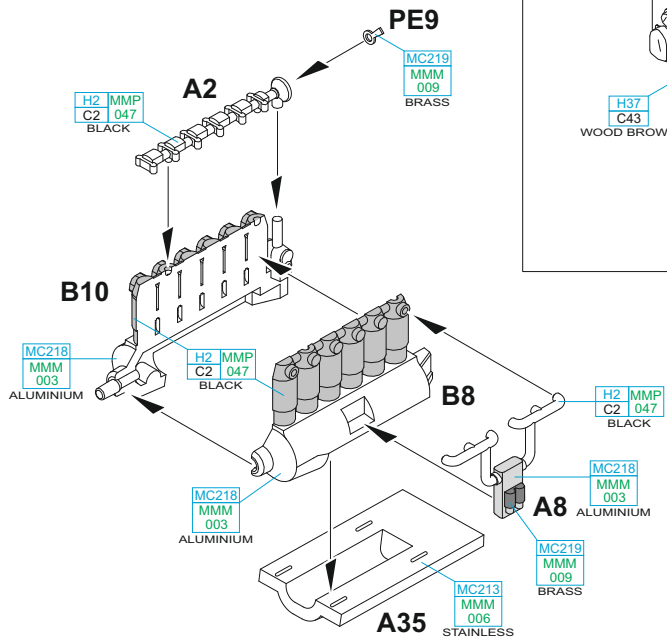
色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
[H2]	C2	[MMP-047]	BLACK
[H11]	C62	[MMP-001]	FLAT WHITE
[H12]	C33	[MMP-047]	FLAT BLACK
[H15]	C65		BRIGHT BLUE
[H37]	C43		WOOD BROWN
[H39]	C67		PURPLE
[H43]	C100		WINE RED
[H47]	C41	[MMP-012]	RED BROWN
[H51]	C11	[MMP-063]	LIGHT GULL GRAY
[H70]	C60	[MMP-056]	GRAY
[H307]	C307	[MMP-074]	GRAY

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
[H323]	C323	[MMP-092]	LIGHT BLUE
[H327]	C327	[MMP-101]	RED
[H330]	C361	[MMP-077]	DARK GREEN
[H413]	C113	[MMP-090]	RLM04 YELLOW
	C135	[MMP-018]	RUSSIAN GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	[MC213]	[MMM-006]	STEEL
	[MC214]	[MMM-001]	DARK IRON
	[MC218]	[MMM-003]	ALUMINIUM
	[MC219]	[MMM-009]	BRASS

A**PE15** ? decal 39

decal A13

**B**

B16

H37 C43 WOOD BROWN

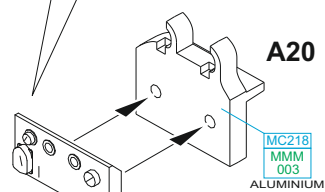
decal 37

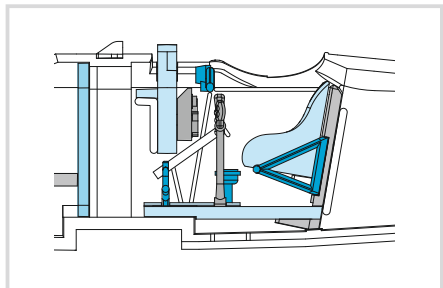
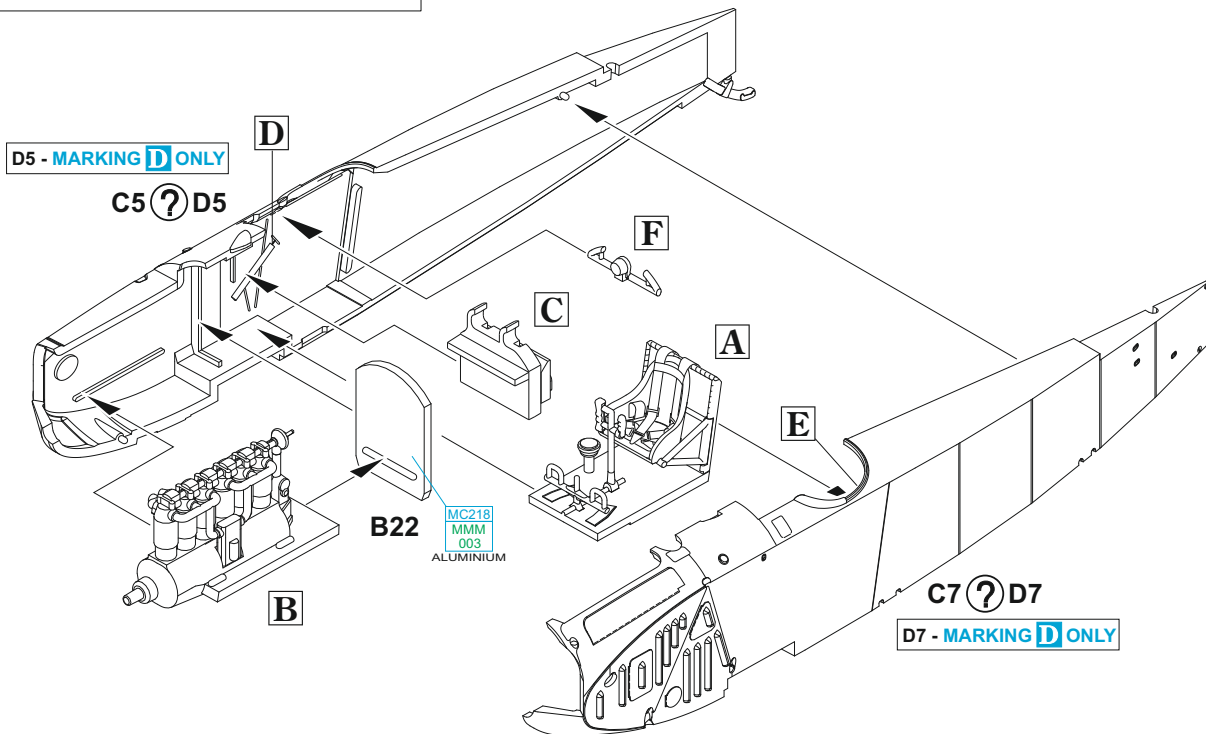
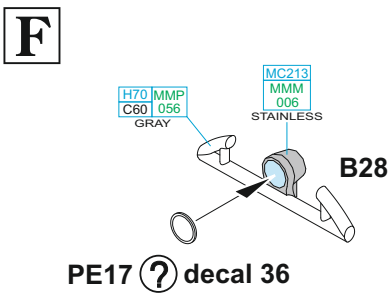
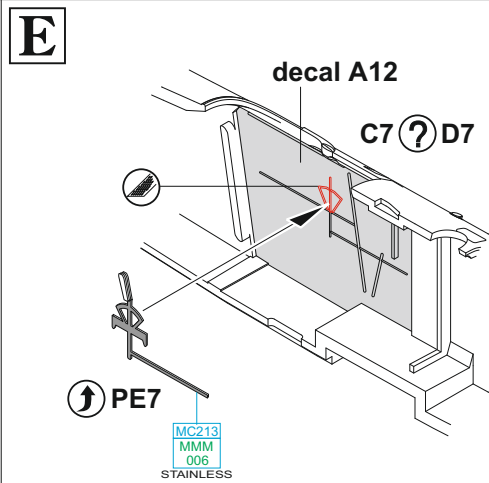
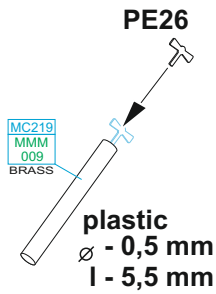
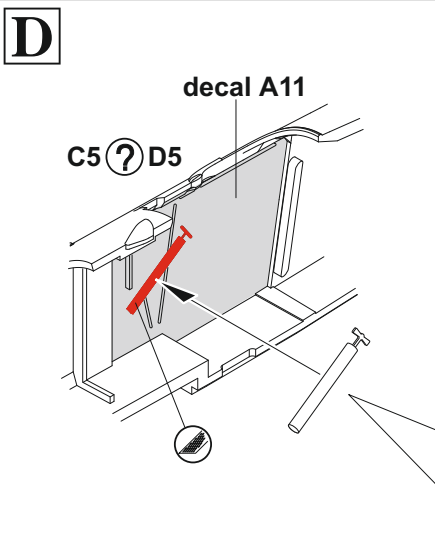
B17

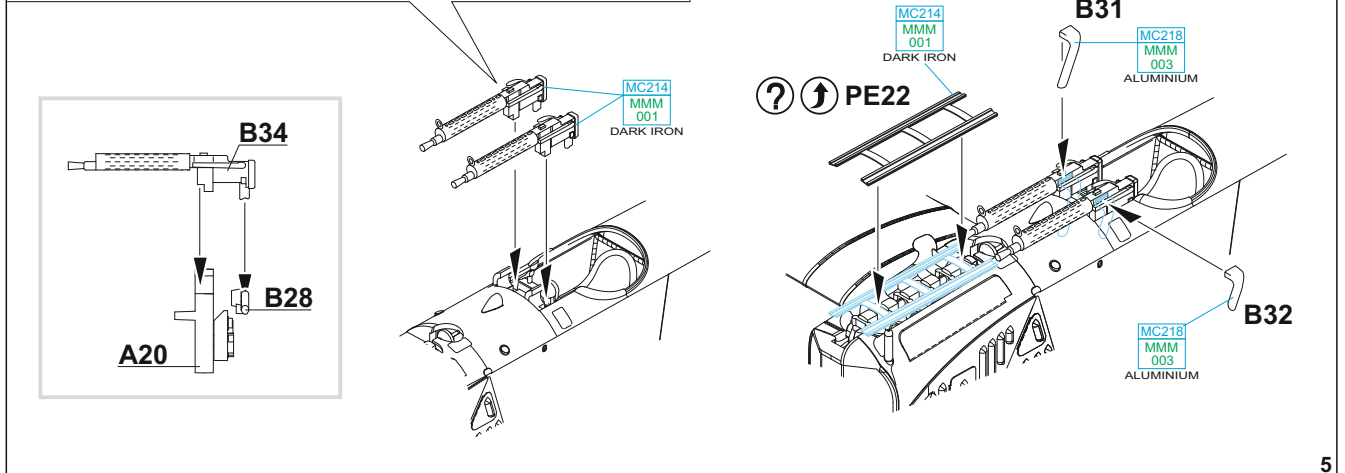
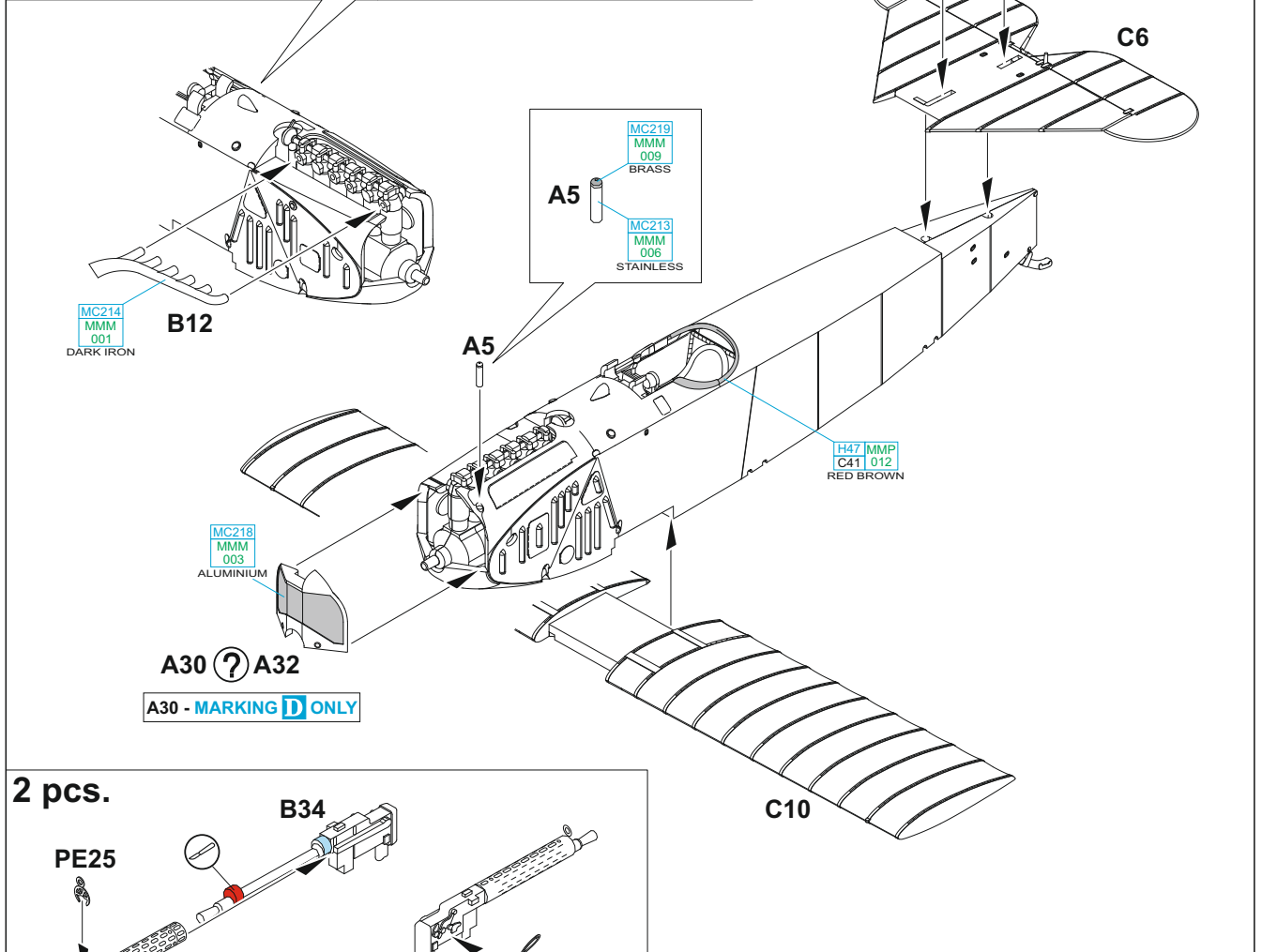
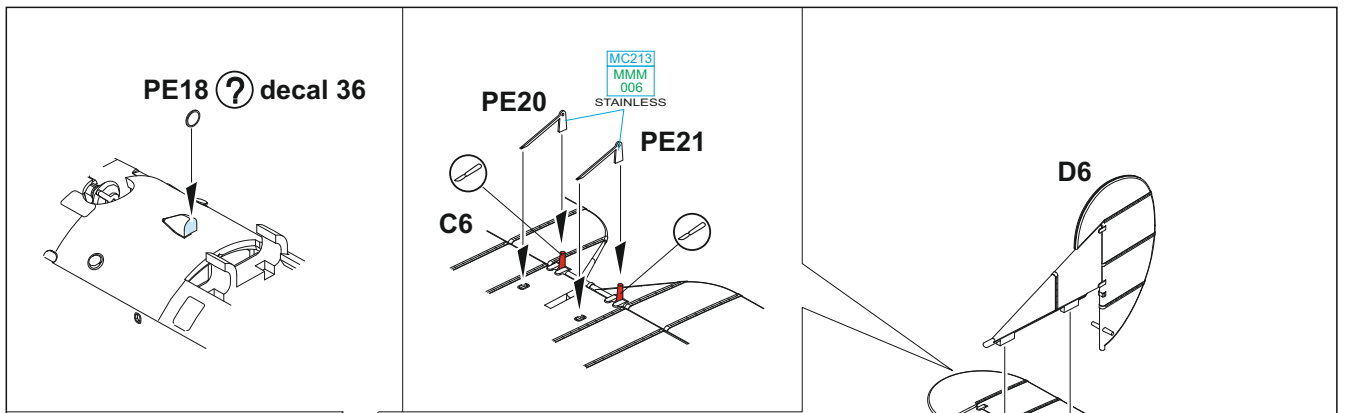
decal 38

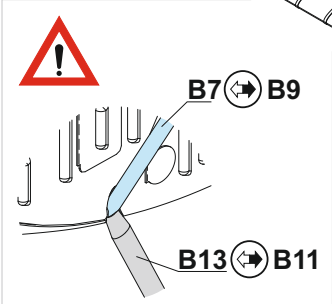
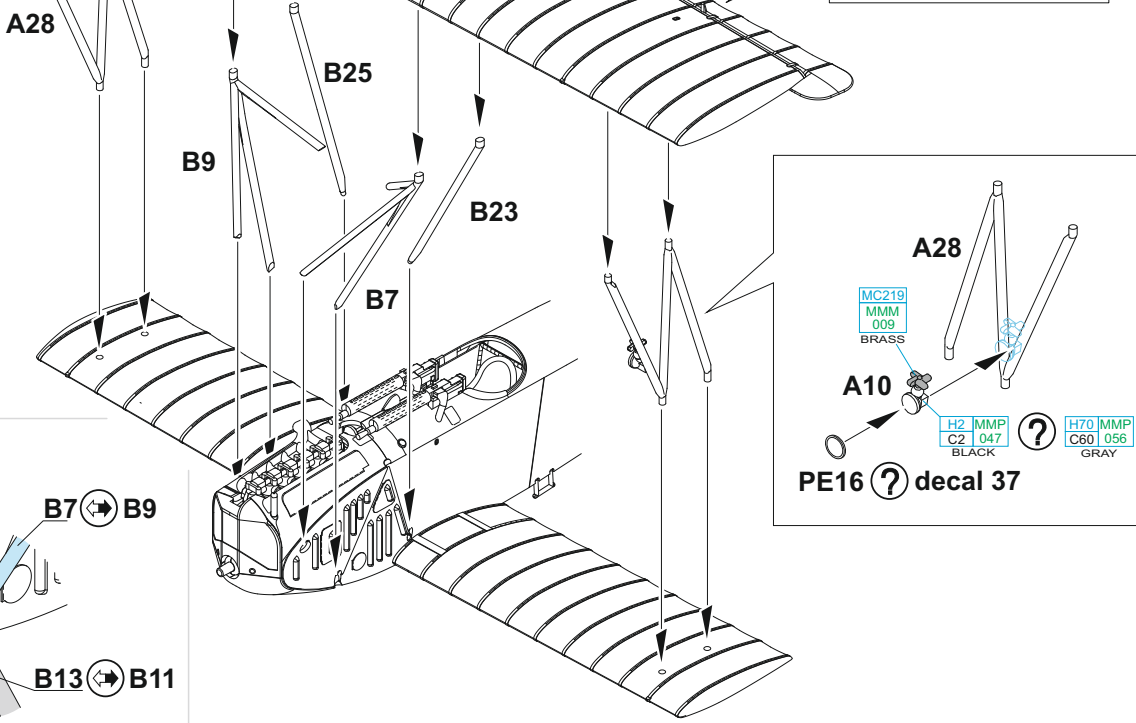
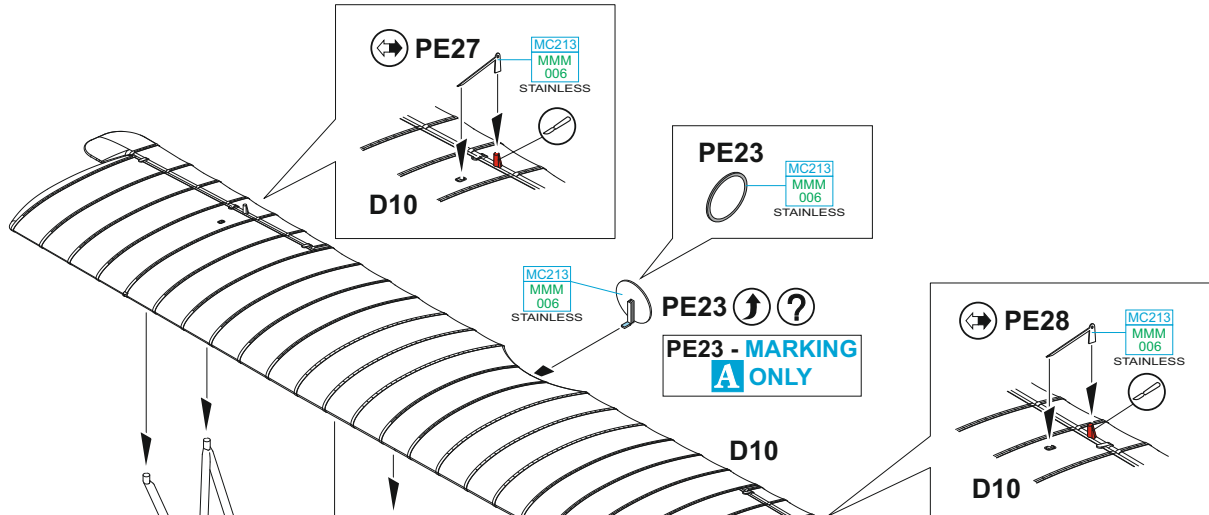
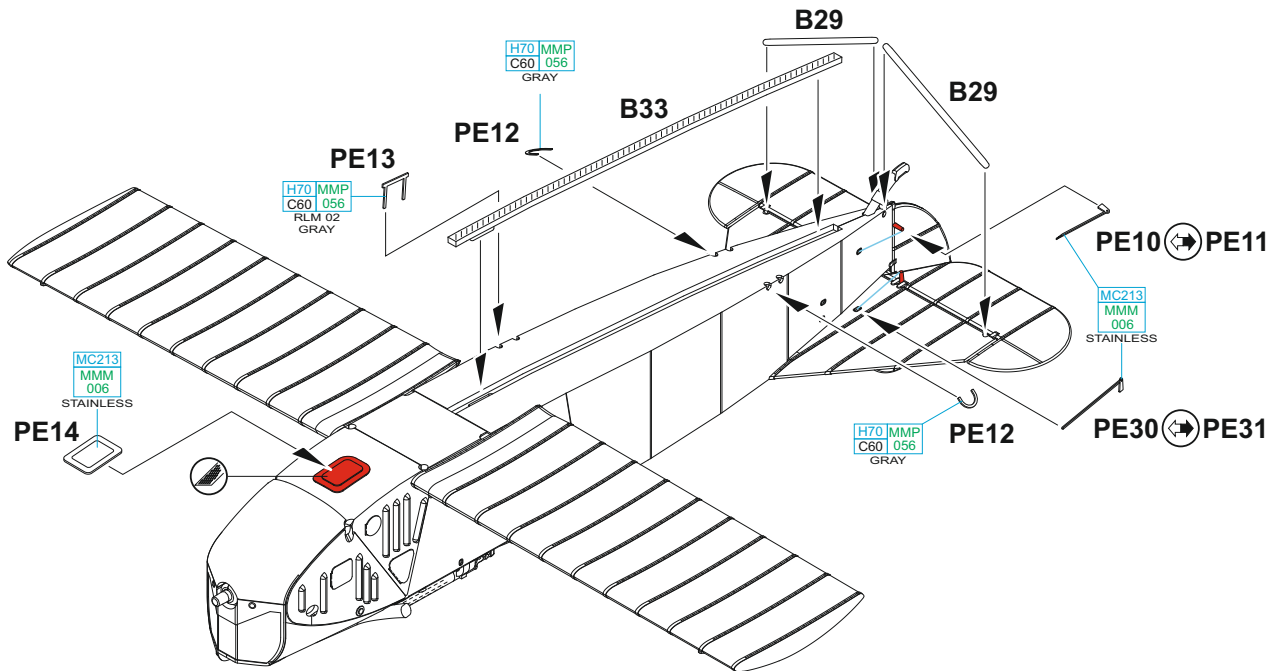
decal 40

H37 C43 WOOD BROWN

C







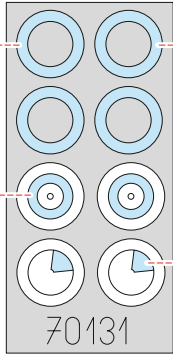
2 pcs.
B18



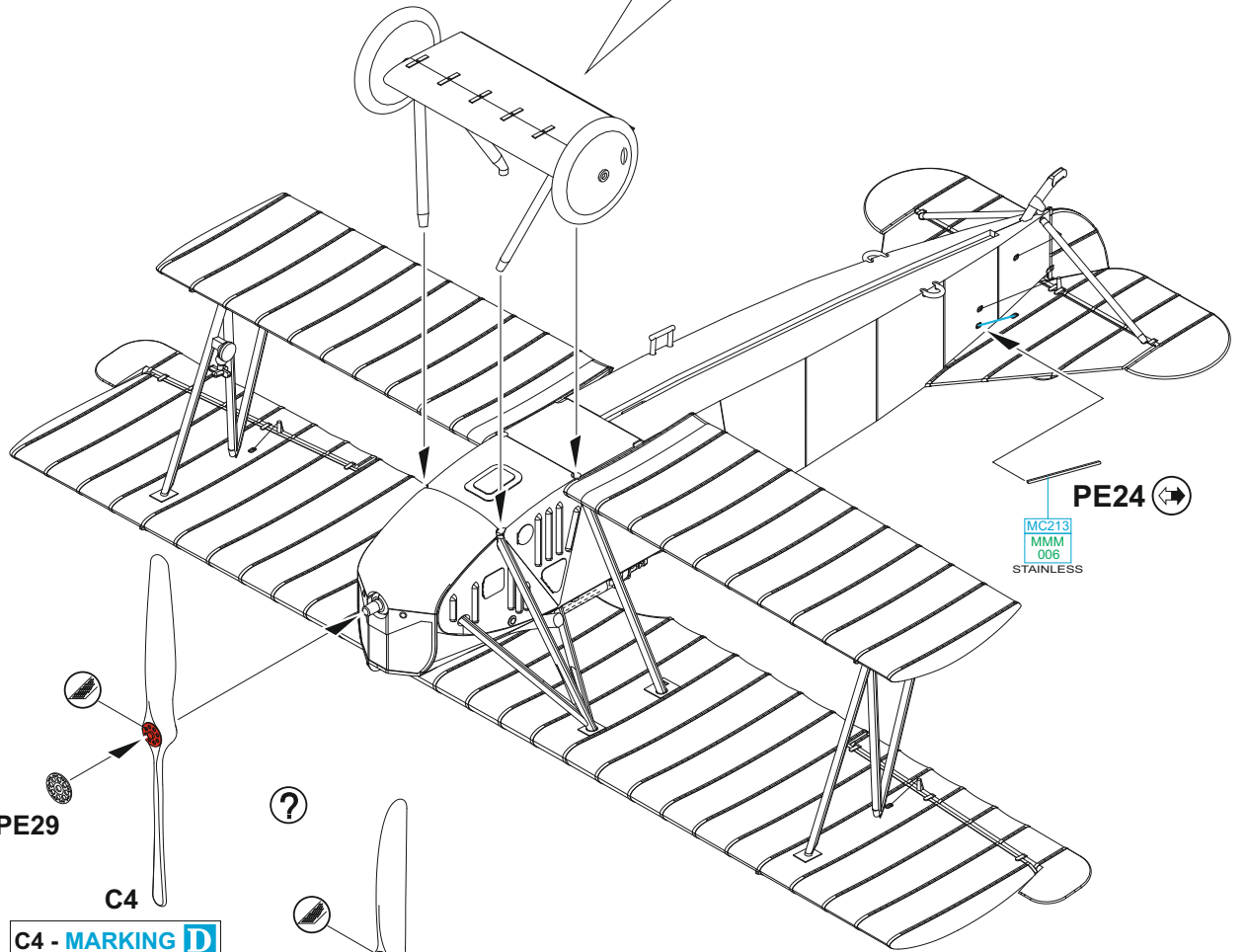
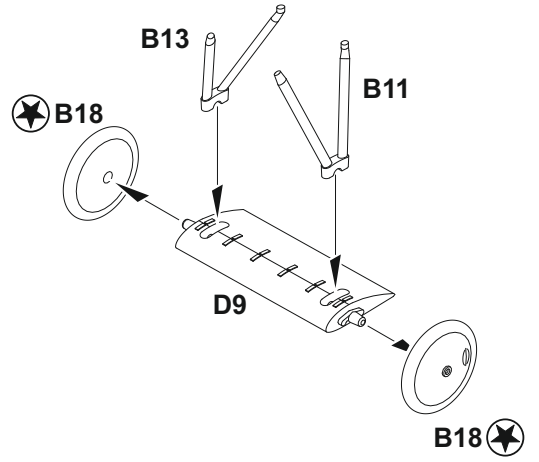
2 pcs.
B18



B18
2 pcs.



B18
2 pcs.



PE29

C4

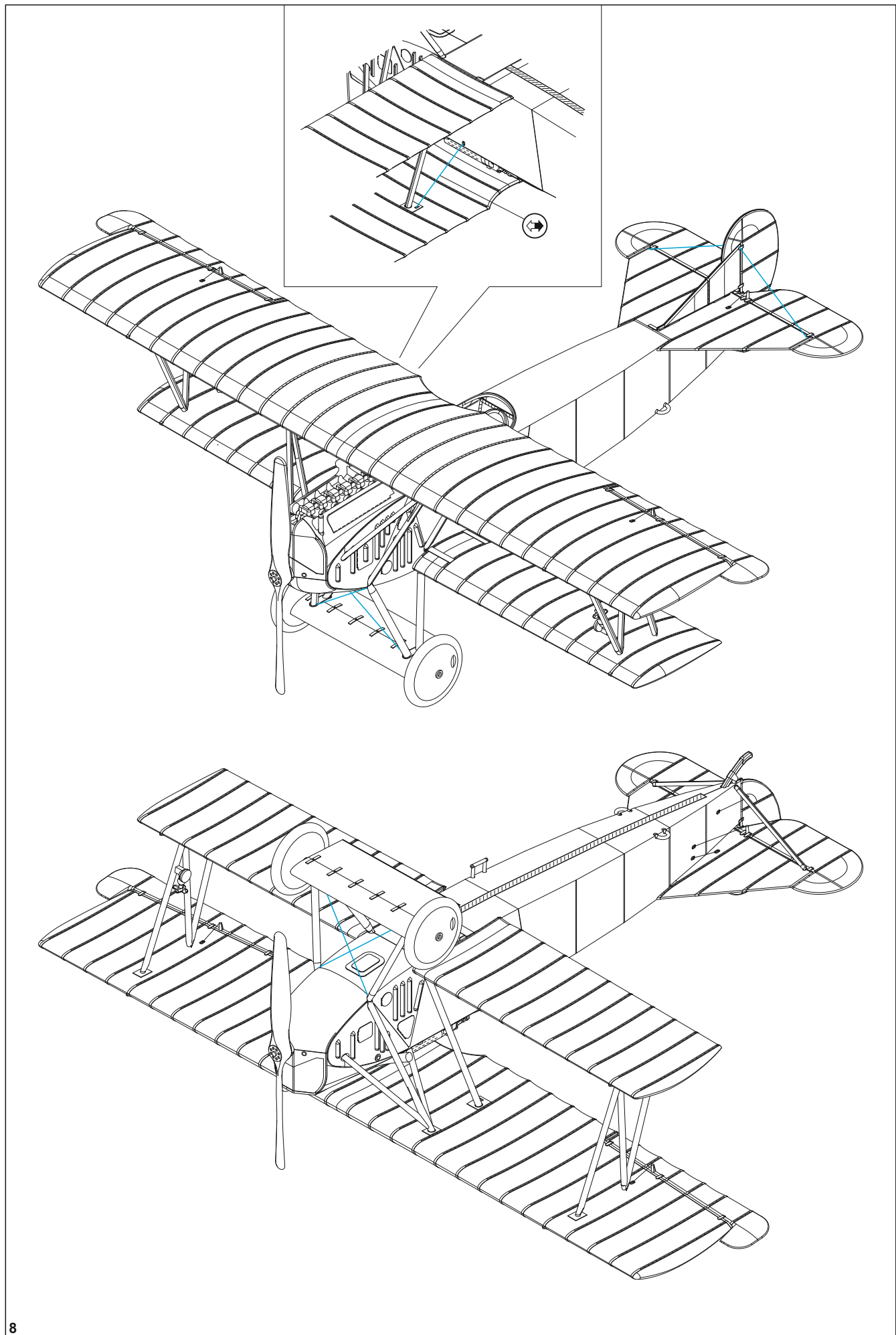
C4 - MARKING D

?

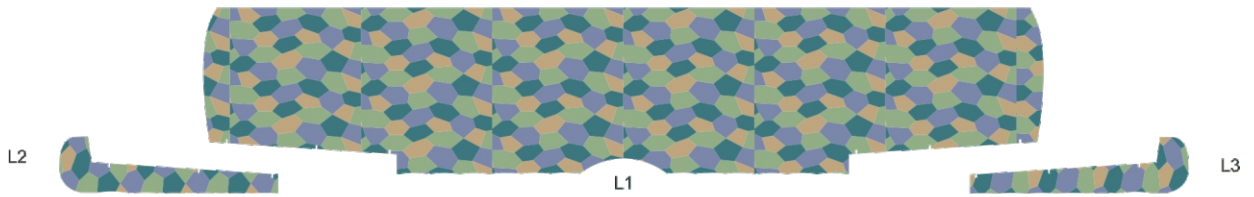
PE29

C2

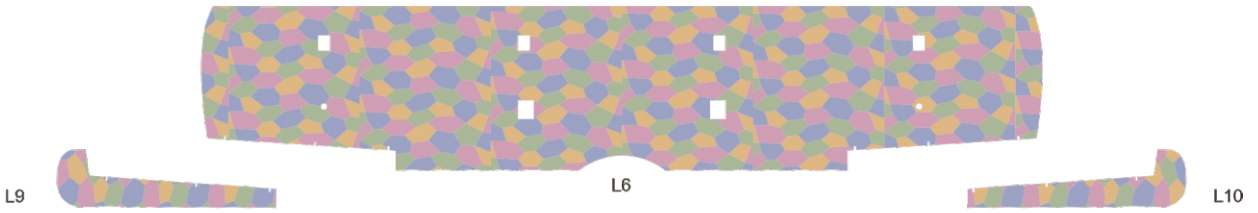
C2 - MARKINGS A, B, C, E



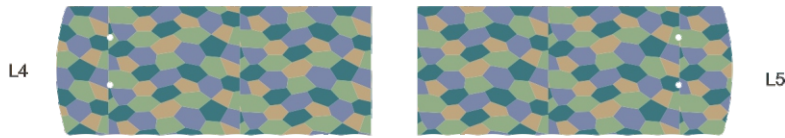
4 COLOR
TOP



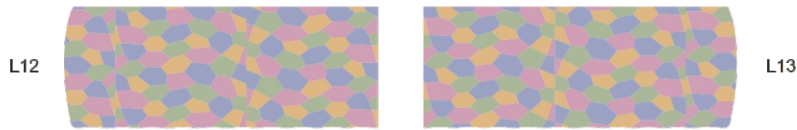
BOTTOM



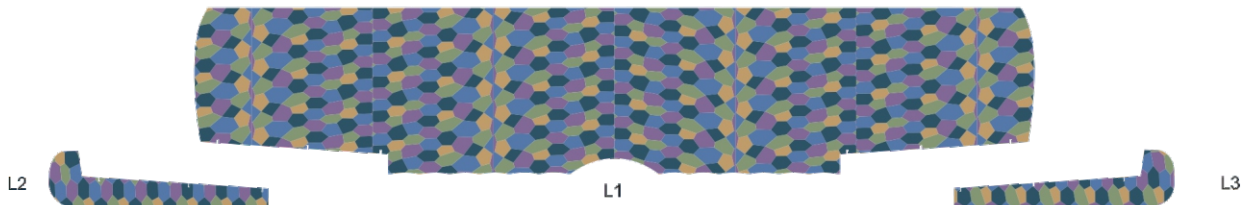
TOP



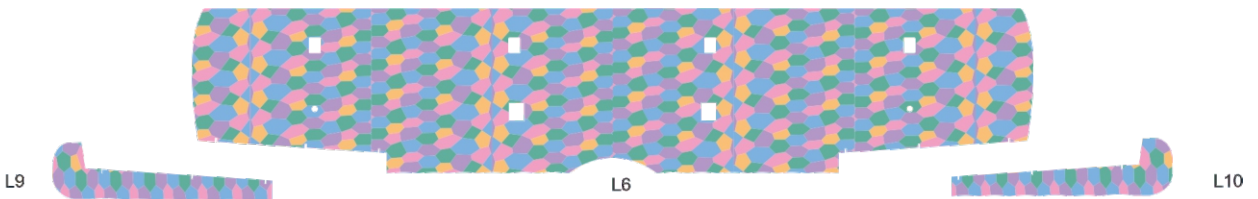
BOTTOM



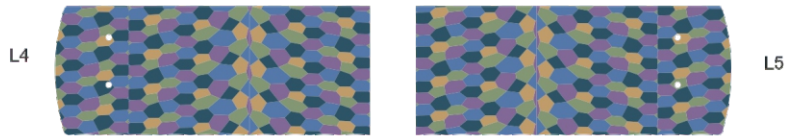
5 COLOR
TOP



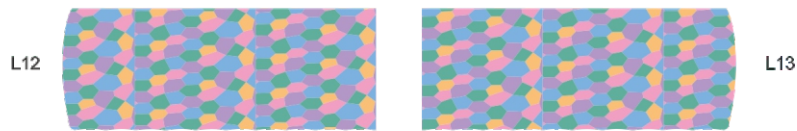
BOTTOM



TOP



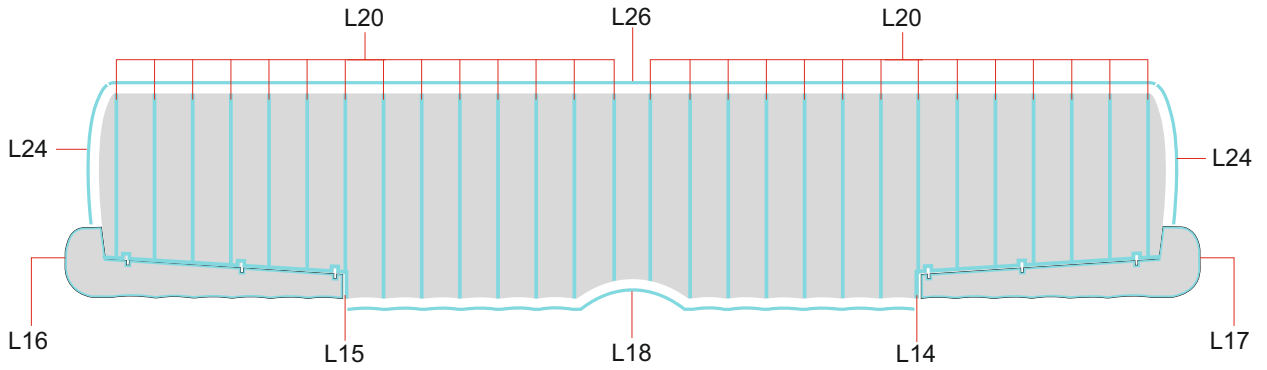
BOTTOM



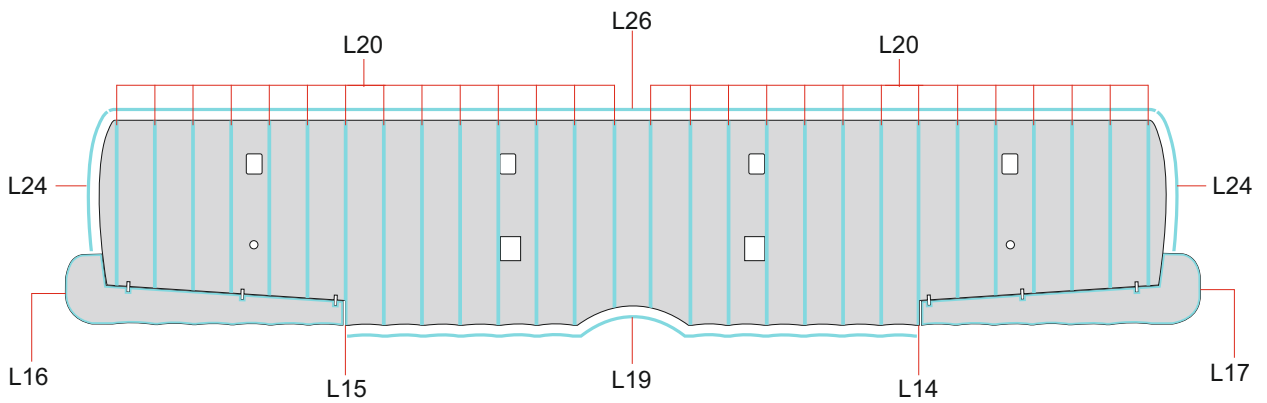
4 COLOR VERSION = MARKINGS A,B,C,E

5 COLOR VERSION = MARKING D,

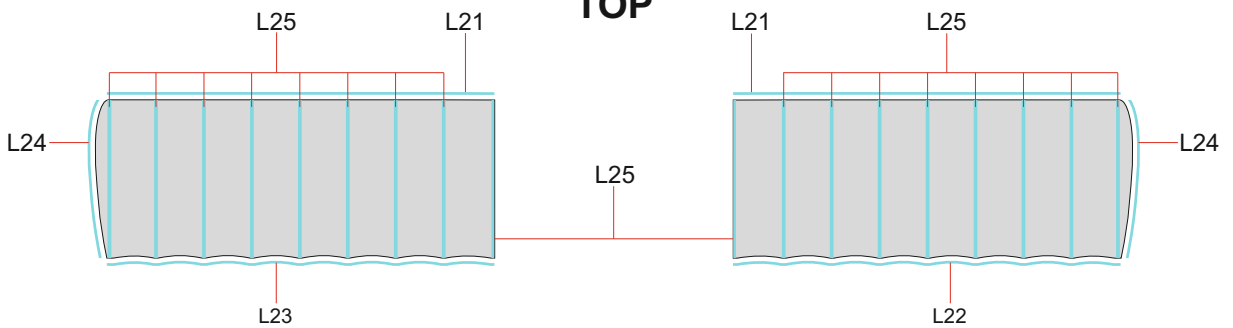
TOP



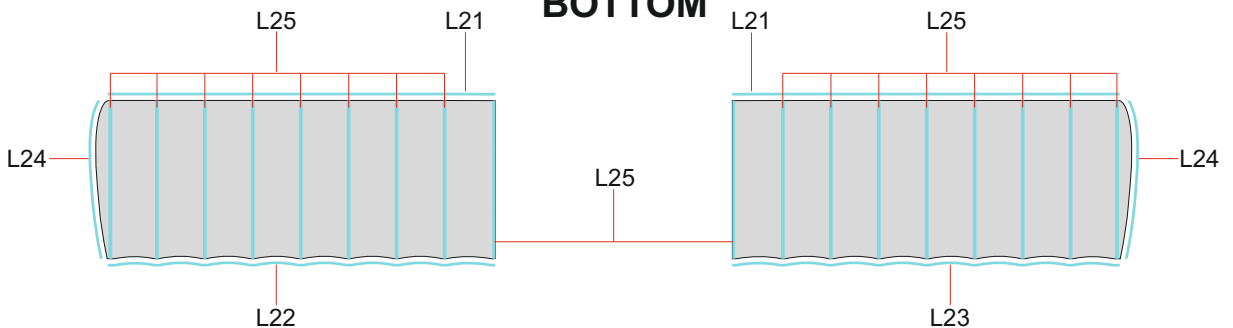
BOTTOM



TOP

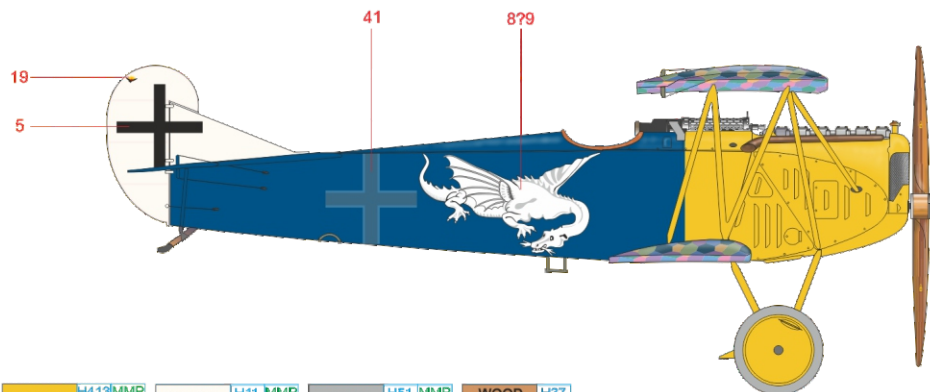
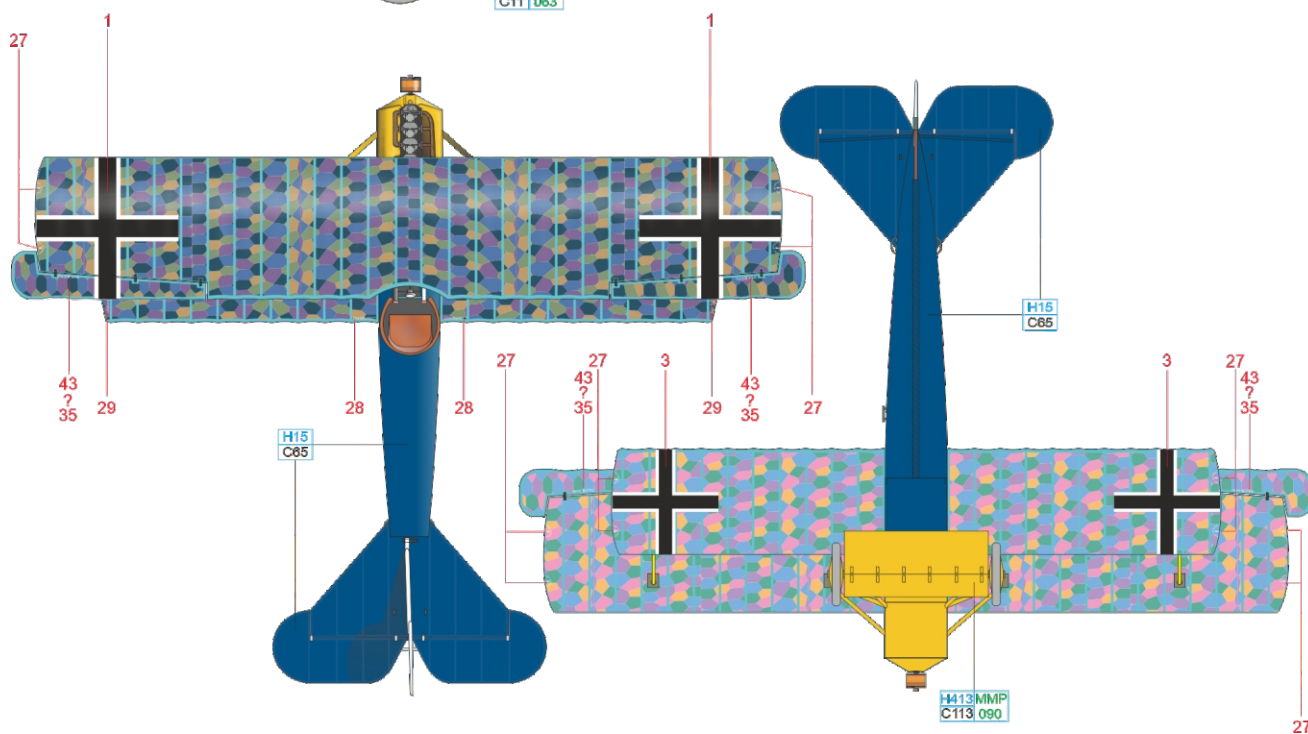
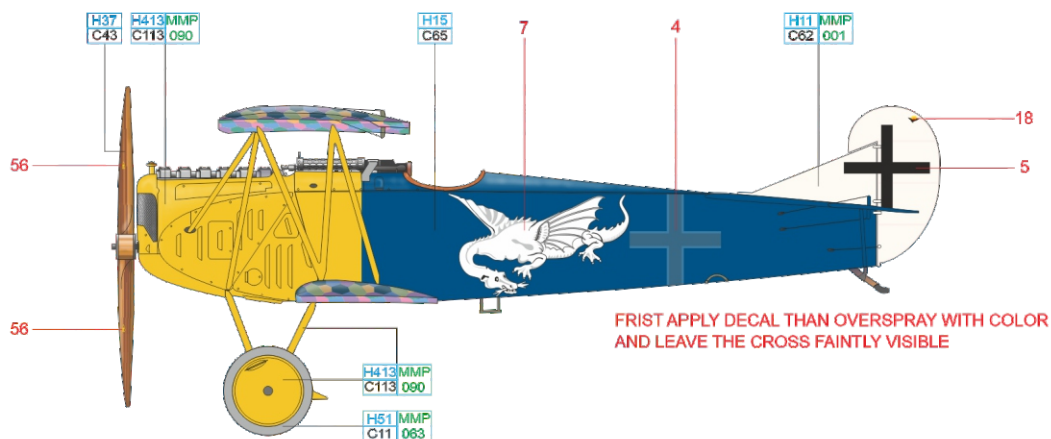


BOTTOM



A Ltn. Wilhelm Leusch, velitel Jasta 19, Florenville, Lucembursko, říjen 1918

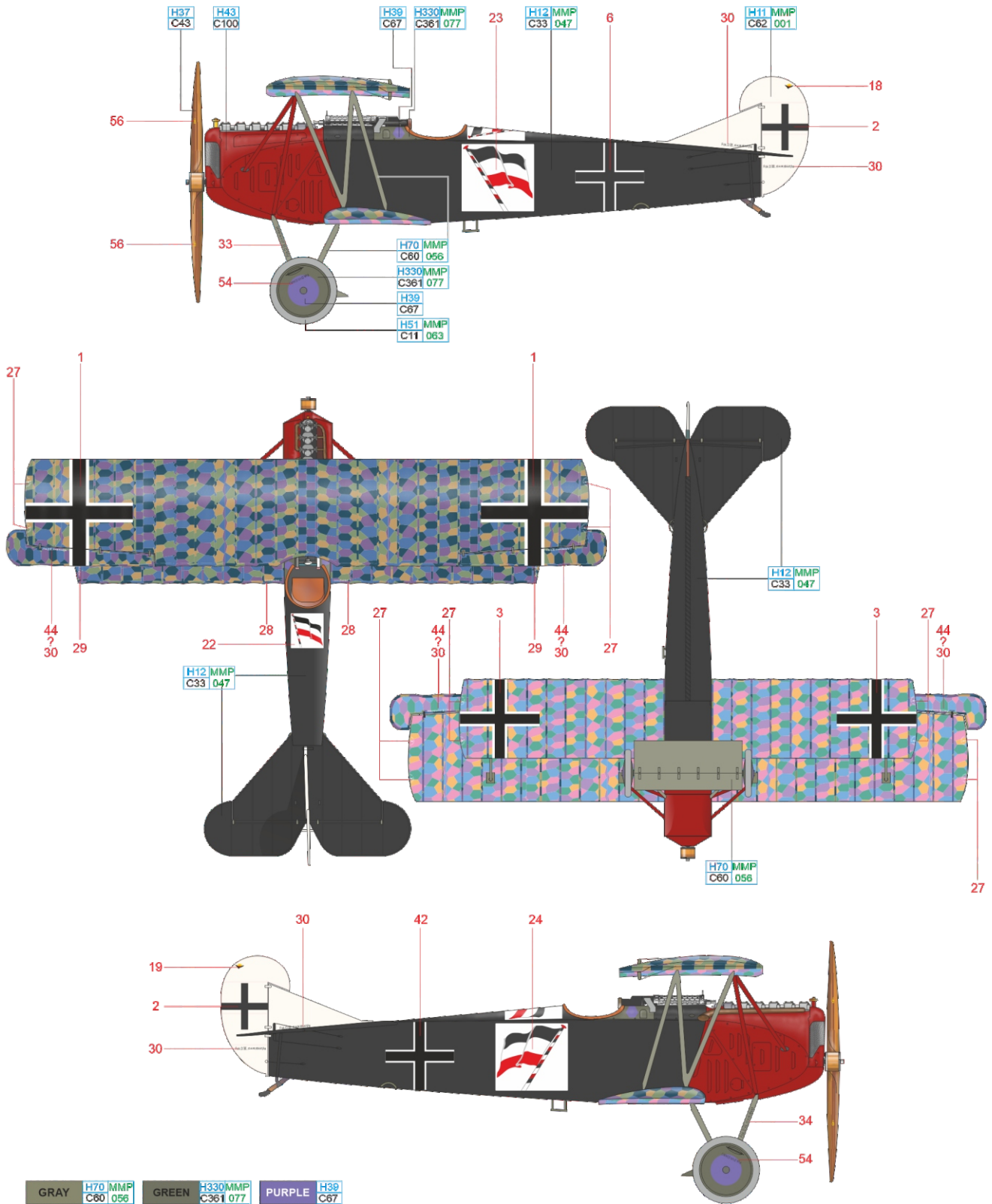
Wilhelm Leusch, rodák z Neussu u Düsseldorfu, se narodil 15. října 1892 a v říjnu 1914 vstoupil do Luftstreitkräfte (německého císařského leteckého sboru). Než byl v listopadu 1916 převelen k Jasta 13, létal na dvoumístných letounech u FFA Metz a FFA 19. O pět měsíců později přešel k Jasta 19, kde zaznamenal všech svých pět sestřelů a 18. října 1918 zde nahradil vážně zraněného von Beaulieu-Marconaye ve funkci velitele jednotky. Wilhelm Leusch sice první světovou válku přežil, ale 14. srpna 1921 zemřel při nehodě na kluzáku. Leusch létal s tímto D.VII (OAW) z pozdní výrobní série v závěrečné fázi války. Po uzavření příměří byl ukořistěn letoun vyfotografován ve Francii s výškovým kormidlem natřeným bílou barvou, během října 1918 však byla výškovka ještě modrá a na centroplánu horního křídla bylo namontováno zpětné zrcátko. Inspirací kresby bílého draka, který se stal Leuschův osobním symbolem, byla reklama firmy Unterberg & Helmle, výrobce zapalování pro spalovací motory. Trup nesl typické barvy Jasta 19, tedy modrou se žlutou přídí. Kříž na trupu byl modrou barvou přestříkán, přesto byl poměrně dobře patrný. Není známo, zda byl drak namalován i na pravé straně trupu. Obtisky tuto variantu umožňují a konečné rozhodnutí je na modeláři.



BRIGHT BLUE	H15 C65	YELLOW	H413 MMP C113 090	WHITE	H11 MMP C62 001	GRAY	H51 MMP C11 063	WOOD BROWN	H37 C43
-------------	---------	--------	-------------------	-------	-----------------	------	-----------------	------------	---------

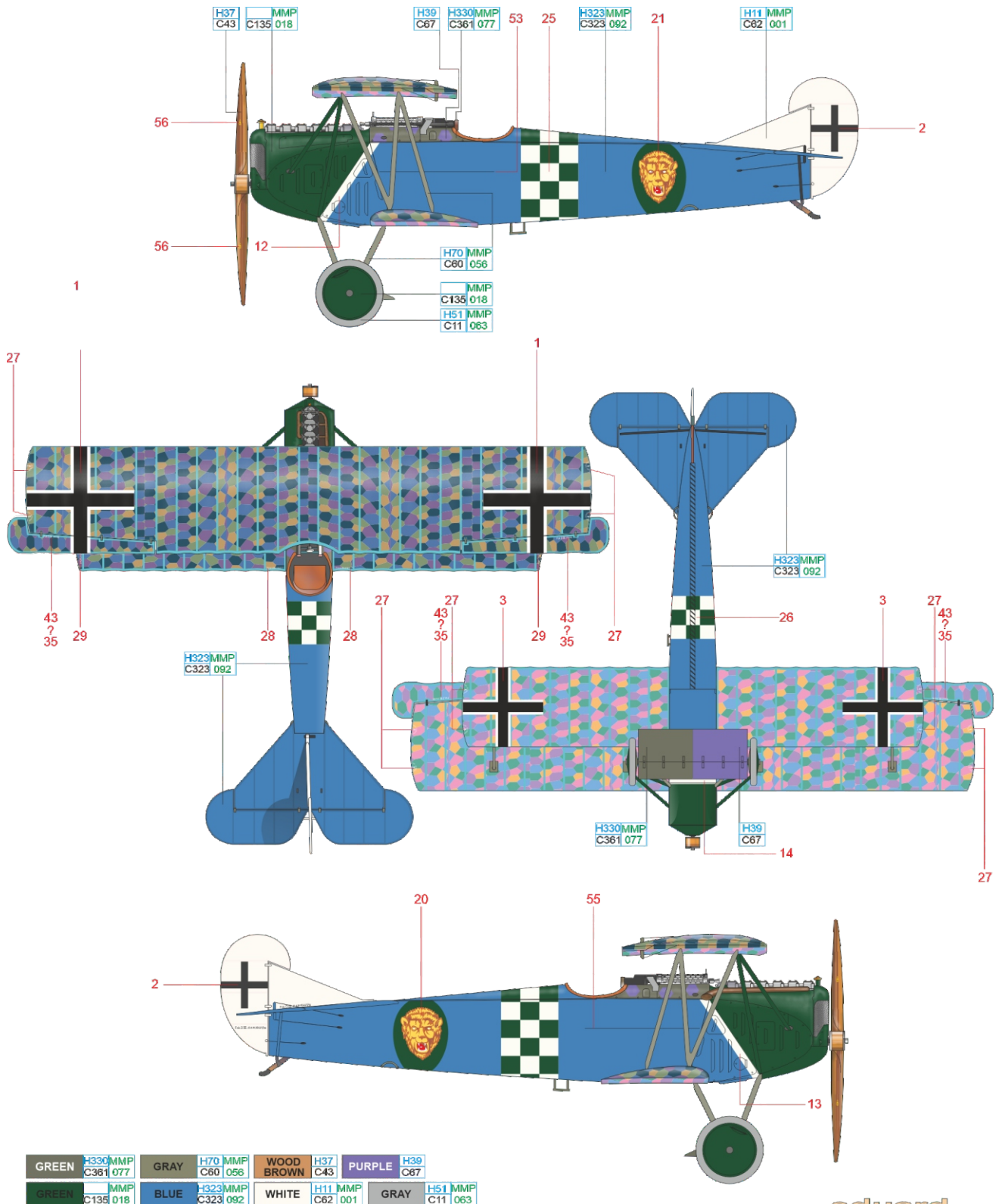
B č. 64441/18, Lt. Max Näther, Jasta 62, Preutin-Higny, Francie, říjen 1918

Max Näther se narodil 24. srpna 1899 v Tepliwodě (dnes Cieptowody v Polsku) a do německé armády vstoupil v patnácti letech. V létě 1917 byl na vlastní žádost přidělen k letectvu (Luftstreitkräfte). Po výcviku byl v březnu 1918 přidělen k Jasta 62, kde se 7. července 1918 stal velitelem jednotky a tuto funkci zastával až do konce války. Během šesti měsíců dosáhl 26 vítězství a na konci války byl navržen na udělení řádu Pour le Mérite. Max Näther pokračoval ve své vojenské kariéře i po uzavření příměří a účastnil se bojů na německo-polské hranici. Dne 8. ledna 1919 byl sestřelen nad městem Kolmar (dnešní Chodzież v Polsku) a zabit polskými povstalci. Trupy letounů Jasta 62 byly natřeny černou barvou s červenou přídí. Křídla byla ponechána v továrním potahu potištěným leteckým plátnem (Flugzeugstoff) v pětibarevném provedení. Císařská německá vlajka na trupu byla Nätherovým osobním symbolem.



C Ltn. Franz Büchner, velitel Jasta 13, Trier, Německo, říjen 1918

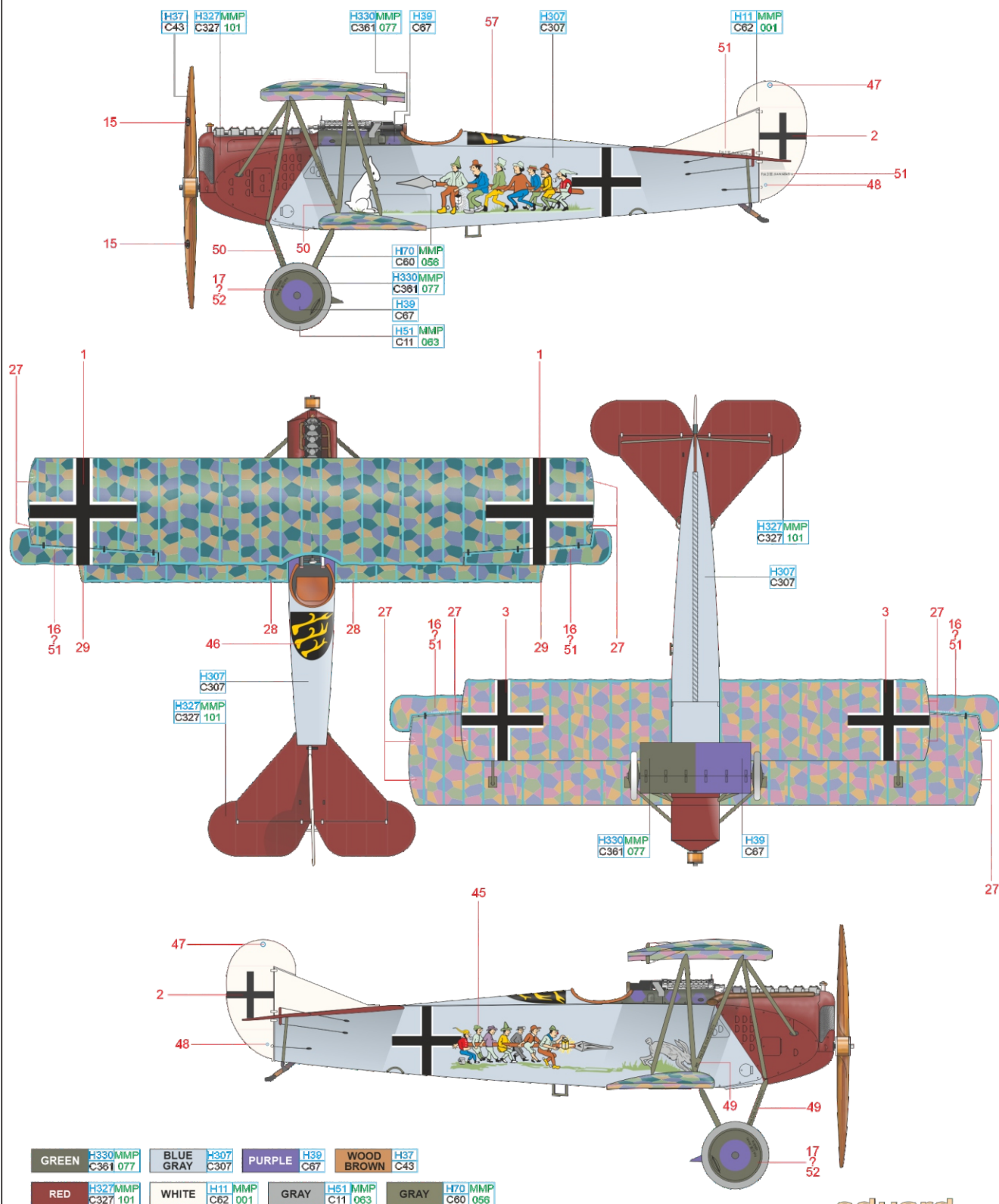
Franz Büchner, syn úspěšného obchodníka, se narodil 2. ledna 1898 v Lipsku a již jako šestnáctiletý se dobrovolně přihlásil do armády. Poté, co byl 3. dubna 1916 ve Francii v zákopech zraněn, požádal o službu v řadách Luftstreitkräfte. Po výcviku u FFA 270 létal na dvoumístných letounech, ale v březnu 1917 byl převelen ke stíhací Jasta 9. Tam si ještě před dalším přesunem v září připsal své první vítězství. Poté se již přesunul k Jasta 13, kde zůstal do konce války a 15. června 1918 se stal dokonce velitelem jednotky. V té době ještě nebyl esem, měl na kontě teprve čtyři vítězství, ale to se mělo rychle změnit. Nakonec dosáhl 40 vítězství, což z něj činí 11. nejúspěšnější německé stíhací eso 1. světové války. V říjnu 1918 obdržel Pour le Mérite. Büchner byl zabit 18. března 1920 během občanských nepokojů v Německu při boji proti komunistům. Byl estřelen nedaleko města, kde se narodil. Letouny Jasta 13 byly snadno identifikovatelné díky modré barvě trupu a zelené přídi. Büchnerovým osobním označením byla hlava vlkodlaka na zeleném pozadí. Křídla byla potažena leteckým plátnem s pětibarevným vzorem.



GREEN	H330MMP C361 077	GRAY	H70 MMP C60 056	WOOD BROWN	H37 C43	PURPLE	H39 C67
GREEN	MMP C135 018	BLUE	H323MMP C323 092	WHITE	H11 MMP C62 001	GRAY	H51 MMP C11 063

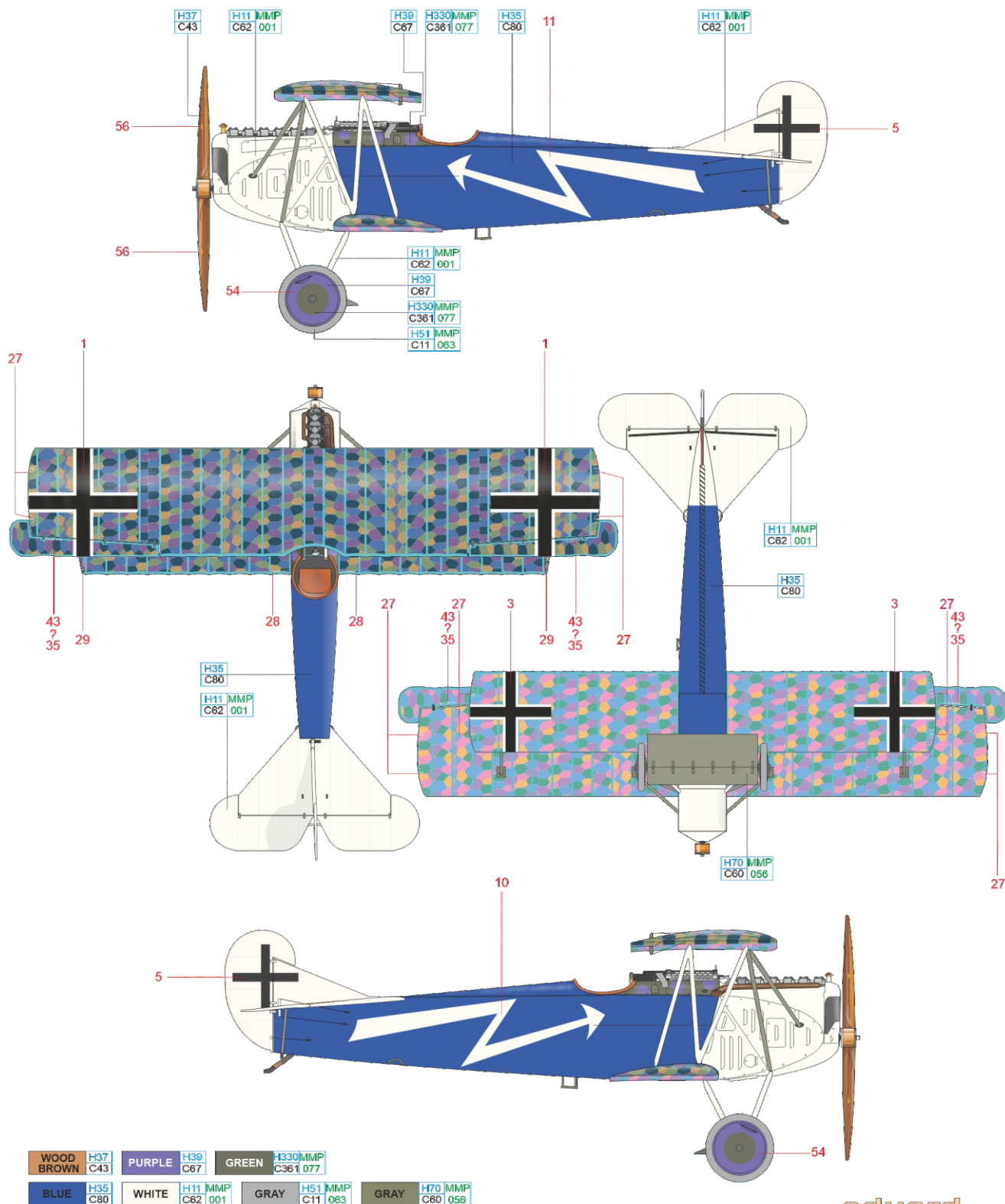
D Uffz. Alfred Bäder, Jasta 65, Tichémont, Francie, listopad 1918

Alfred Bäder se narodil 20. září 1893 v Tübingenu ve Württembersku. V létě 1916 byl zraněn na frontě u Infanterie Regiment Nr. 180. Po leteckém výcviku a následném stíhacím výcviku u Jastaschule II byl 31. srpna 1918 přidělen k Jasta 65. Nebyl zde ani týden a 4. září byl sestřelen poblíž Rembercourtu Salmonsom 2A2 od 91st Aero Squadron s osádkou 1Lt Victor H. Strahm a Capt. James E. Wallis. Bäder byl v tomto boji lehce zraněn., O něco později „srovnal úcty“, když sestřelil dva americké Salmonsy. První patřil 99th Aero Squadron a byl sestřelen 2. října. Druhý náležel 91st Aero Squadron a Bäder ho poslal k zemi 8. listopadu 1918. Jeho válečný Fokker D.VII z rané produkce OAW nesl barevnou a rozsáhlou ilustraci Sedmi Švábů, skupiny vesničanů ze středověké pohádky, jedné z těch, které shromáždili bratři Grimmovi. Příběh si dělá legraci z obyvatel Švábského vévodství. Hrdinové příběhu jsou poněkud hloupí a všichni nakonec zemřou. Kresba byla na Bäderově Fokkeru vyvedena z obou stran, na každé byla jiná. Fotografii tohoto letounu Bäder zaslal jako pohlednici zraněnému kolegovi Wilhelmu Scheutzelovi, jemuž byl tento letoun po řadu let mylně přisuzován.



E Ltn. Alfred Greven, Jasta 12, Carignan, Francie, říjen 1918

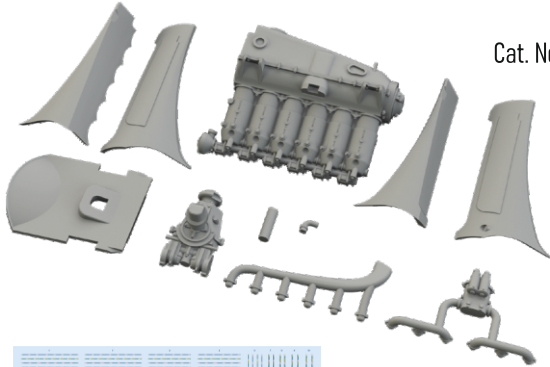
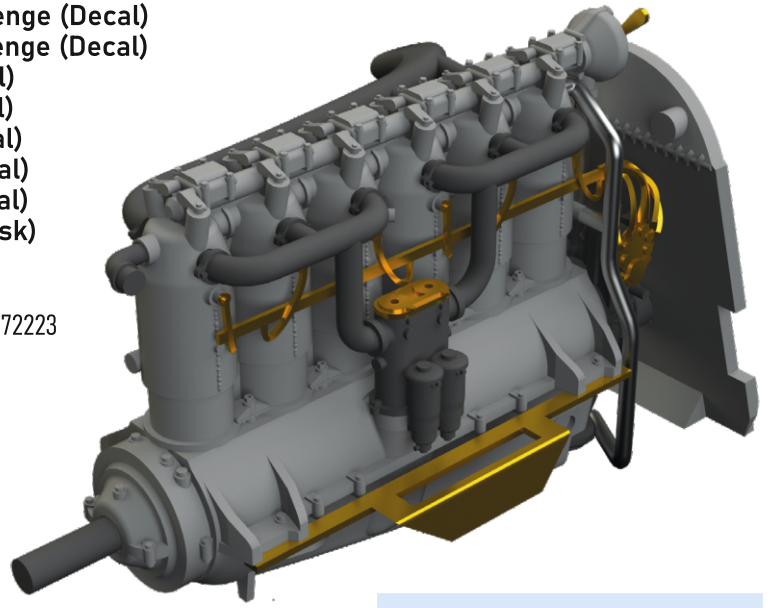
Alfred Greven, rodák z Elbefeldu (dnes součást Wuppertalu), se narodil 9. října 1897 a po absolvování střední školy se v září 1914 dobrovolně přihlásil do armády. Greven utrpěl vážná zranění v zákopech a po zotavení ze zranění byl převelen k Luftstreitkräfte. Od července 1917 již začal získávat ostruhy jako stíhací pilot v rámci JG II. Na sklonku války byl převelen k Jasta 12, kde během posledních tří měsíců bojů zaznamenal čtyři vítězství. Od roku 1920 pracoval ve filmovém průmyslu a v roce 1931 vstoupil do nacistické strany. V roce 1940 byl jmenován šéfem nově založené společnosti „Continental Film“ v okupované Francii a založil také společnost SOGEC, která provozovala síť kin (většinou zabavených Židům) a ACE, dceřinou společností společnosti UFA (kterou také vedl). Po druhé světové válce se snažil pokračovat ve své práci filmového producenta, ale několikrát musel čelit stínům své minulosti. Nakonec si v roce 1953 založil vlastní společnost Alfred Greven Film GmbH a vyprodukoval deset poválečných filmů. Jedním z nich byl propagační dokumentární film NATO s názvem Poplach ve Středomoří. Celkem natočil 60 filmů, většinou komedií. Zemřel 9. února 1973 v Kolíně nad Rýnem. Trup Grevenova letounu měl typické barvy Jasta 12, tedy modrý trup a bílou příd. Bílý blesk byl Grevenovým osobním symbolem.



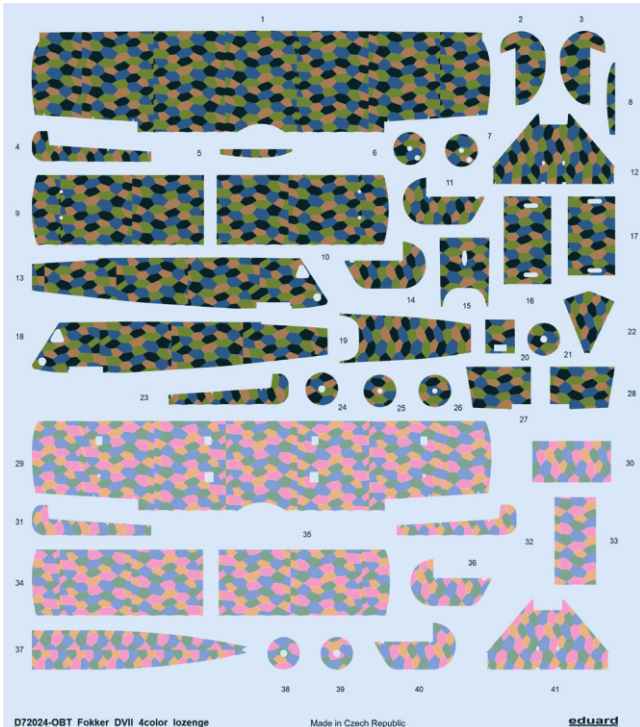
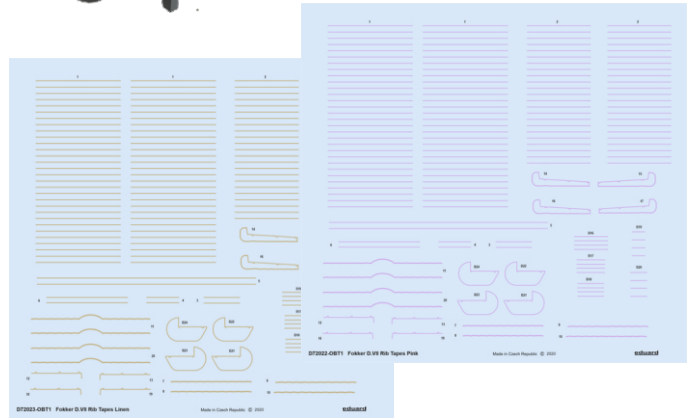
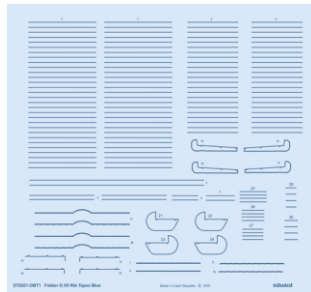
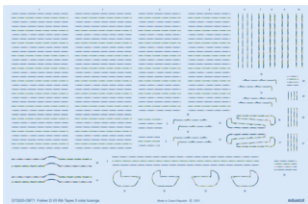
Eduard goodies for

Fokker D.VII (OAW) 1/72

- 672223 Fokker D.VII (OAW) engine/Mercedes D.III (Brassin)
- D72019 Fokker D.VII rib tapes 4color lozenge (Decal)
- D72020 Fokker D.VII rib tapes 5color lozenge (Decal)
- D72021 Fokker D.VII rib tapes blue (Decal)
- D72022 Fokker D.VII rib tapes pink (Decal)
- D72023 Fokker D.VII rib tapes linen (Decal)
- D72024 Fokker D.VII 4color lozenge (Decal)
- D72025 Fokker D.VII 5color lozenge (Decal)
- CX599 Fokker D.VII (OAW) Weekend (Mask)



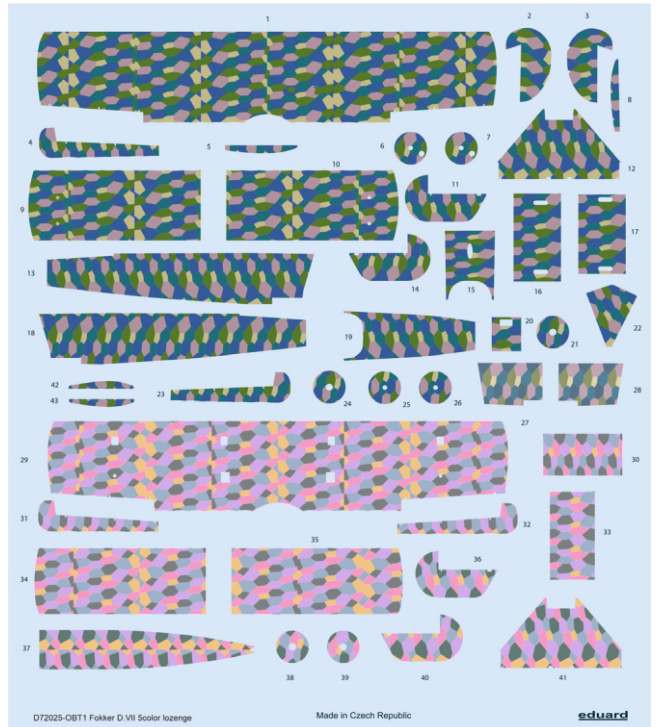
Cat. No. 672223



D72024-OBT Fokker D.VII 4color lozenge

Made in Czech Republic

eduard



D72025-OBT1 Fokker D.VII 5color lozenge

Made in Czech Republic

eduard