



Jméno Fokker se do historie Velké války zapsalo velmi významně díky typům E.I až E.IV nebo slavnému trojplášňíku Dr.I. Poté se na scéně objevil D.VII a poprvé definoval to, čemu se dnes říká letoun pro vybojování vzdušné nadvlády.

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

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 (Inspektorát leteckých jednotek) vybavit německé letectvo opět stroji odpovídajících kvalit, vyzval letecké výrobce k účasti v první soutěži na standardní německý stíhací letoun. Letové zkoušky byly naplánovány na leden roku 1918, Fokker proto v září 1917 zaúkoloval svůj závod ve Schwerinu přípravou nového dvouplášňíku. Původně měl být poháněn rotačním motorem, vzhledem k útlumu výroby Albatrosu D.V se však objevila možnost použít řadové šestiválec 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 a výkonný prototyp s označením V 11, který byl do soutěže přihlášen společně se sedmi dalšími Fokkerovými projekty.

Úpravy na poslední chvíli

Konstrukce V 11 využívala svařovaný trup z ocelových trubek, což byla technologie, která šetřila čas při výrobě a také zajišťovala pilotovi dobrou ochranu v případě havárie. Zadní část trupu byla převzata z trojplášňíku Dr.I, stejně jako filozofie samonosného křídla s tlustým profilem, nyní ovšem ve formě jedenapůlplášňíku (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 a zvětšit plochu vodorovného stabilizátoru. Bylo to rozhodnutí na poslední chvíli a prototypová dílna Fokkerových závodů měla na realizaci úprav jediný víkend. Změny ovšem fungovaly a upravený prototyp se ukázal nejen jako stabilní a snadno ovladatelný, ale zároveň velmi obratný s dostatečnou rychlostí a 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 Albatros a OAW neobdrželi žádnou výrobní dokumentaci, vše bylo vyřešeno dodávkou vzor-

ového 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 prolsů na kapotáži motoru. Například rané D.VII z Fokkerovy továrny měly servisní dvířka magnetu a vodního čerpadla. U Albatrosu a OAW je zachovali, zatímco u Fokkeru je již krátce po zahájení výroby zrušili. Továrna OAW si zase upravila aerodynamický kryt osy podvozku rozdělením na dvě demontovatelné části, čímž se usnadnila údržba odpružení. Podobné změny způsobovaly, že mnoho dílů nebylo vzájemně zaměnitelných, a to dokonce ani mezi stroji z továren Albatrosu a OAW.

„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 vysoce, zejména jeho schopnost doslova „viset na vrtuli“ při vertikálním manévru, což jim umožňovalo útočit na nepřítele netradičně zespodu. 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 dostaly označení D.VII (F). Na sklonku roku 1918 pak byla zahájena výroba D.VII v rakousko-uherské továrně MÁG s použitím dalšího motoru, kterým byl 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 hlaveň. Stroje z produkce MÁG byly vyzbrojeny dvěma kulomety 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. Přesný počet vyrobených D.VII není znám, válečná výroba dala asi dva tisíce strojů, i s poválečnou produkcí jich bylo vyrobeno zhruba 3300.



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. SYMBOLY

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBOLLES

*

記号の説明

- OPTIONAL
VOLBA
- BEND
OHNOUT
- SAND
BROUSIT
- OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
- SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- REMOVE
ODŘÍZNOUT
- REVERSE SIDE
OTOČIT
- APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

PLASTIC PARTS

A>

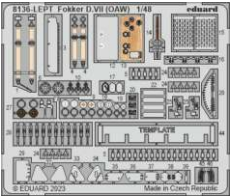
B>

C>

D>

E>

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-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

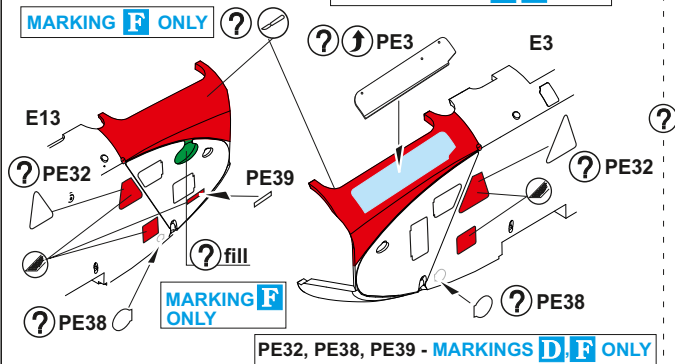
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H13	C3	MMP-003	FLAT RED
H25	C34		SKY BLUE
H37	C43		WOOD BROWN
H39	C67		PURPLE
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H70	C60	MMP-056	GRAY
H85	C45		SAIL COLOR

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H337	C337		GRAYISH BLUE
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H423	C123	MMP-054	DARK GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC213	MMM-006	STAINLESS
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC218	MMM-003	ALUMINIUM
	MC219	MMM-009	BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM203		SUPER IRON 2

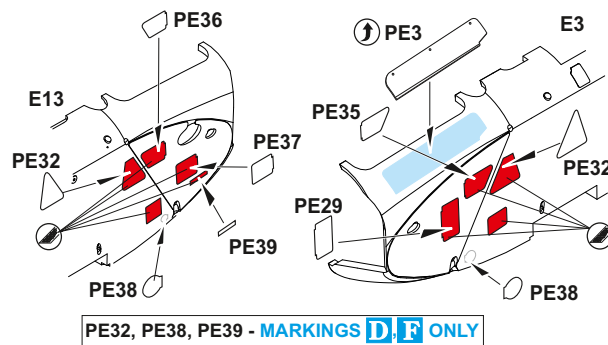
MARKINGS **A, D, F**

PE3 - MARKINGS **A, D** ONLY

MARKING **F** ONLY



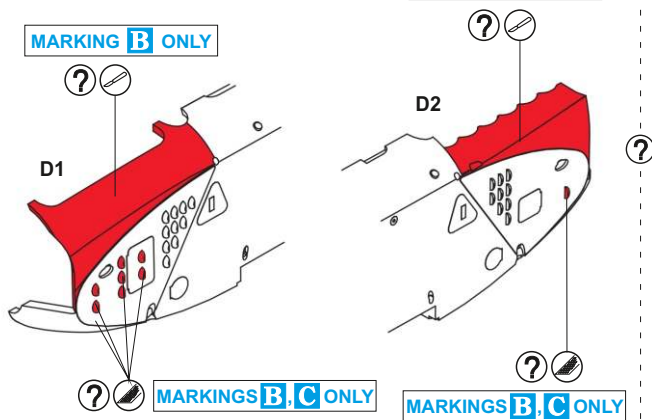
ALTERNATE USE OF THE PE PARTS
FOR ALL THE INSPECTION DOORS



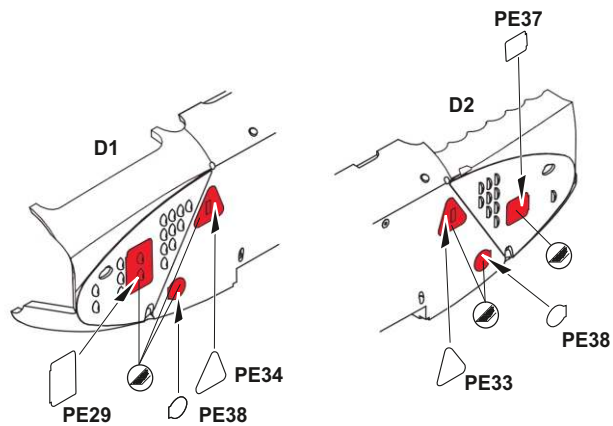
MARKINGS **B, C, E**

MARKING **B** ONLY

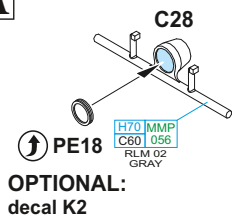
MARKING **B** ONLY



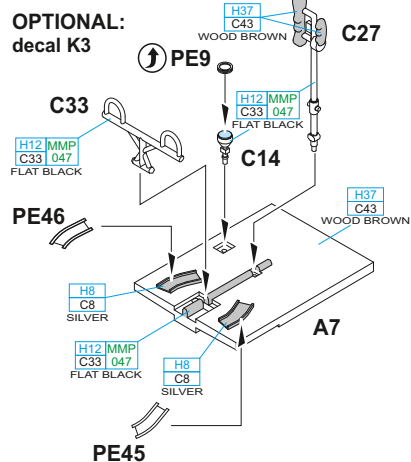
ALTERNATE USE OF THE PE PARTS
FOR ALL THE INSPECTION DOORS



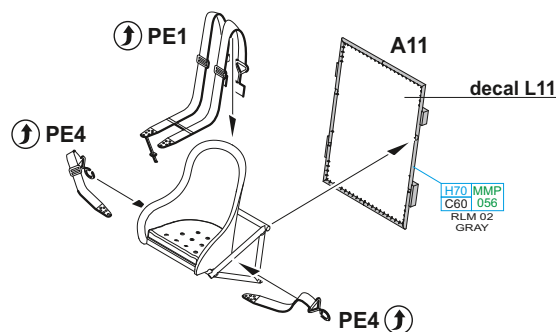
A



B

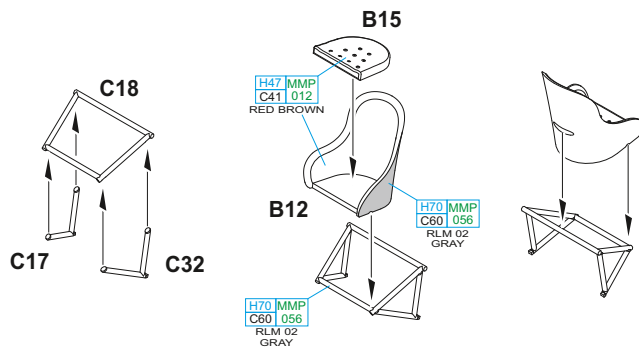
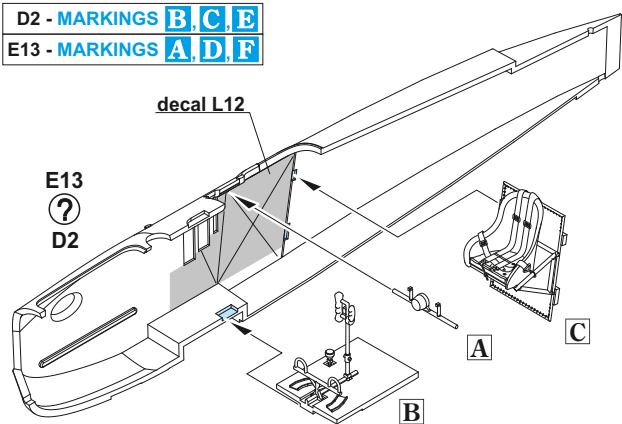


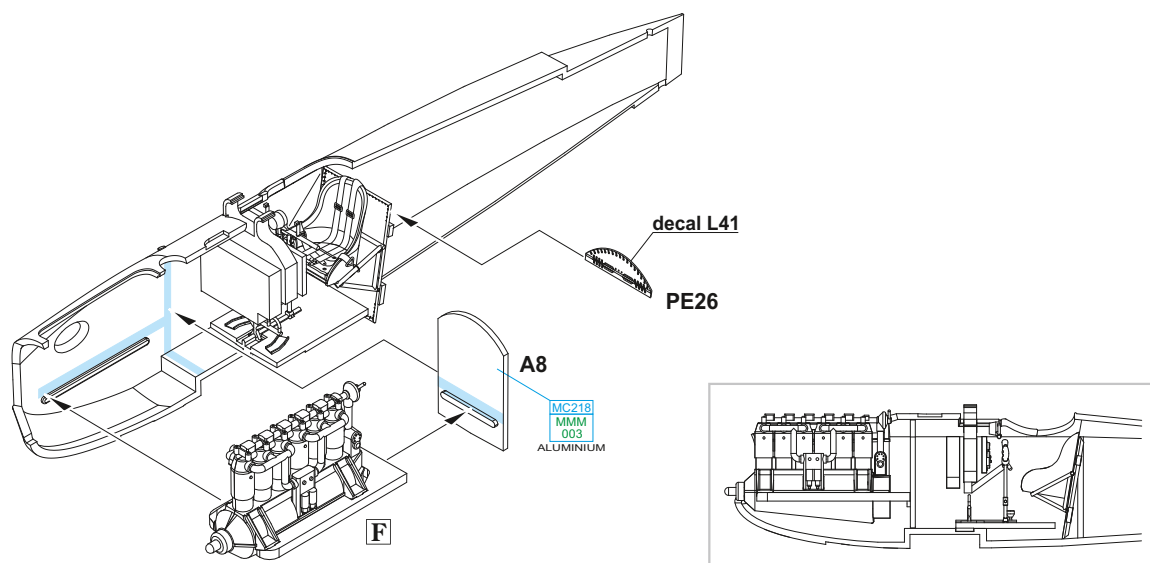
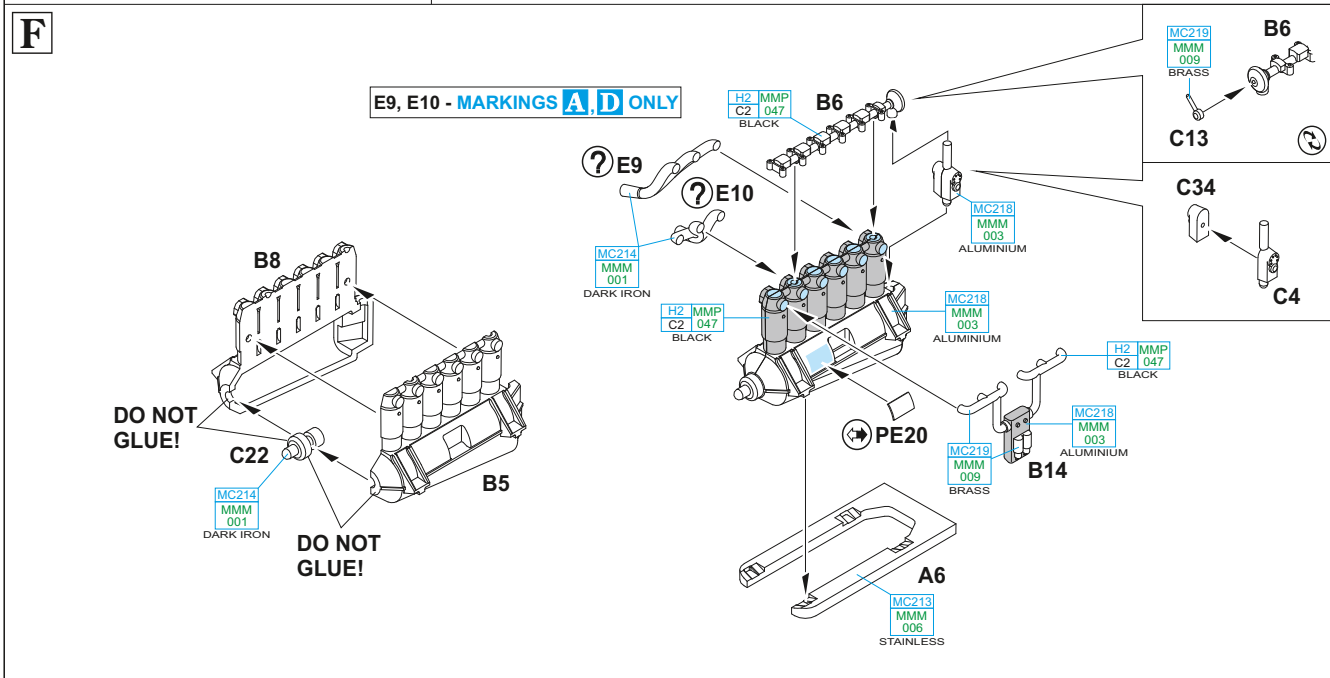
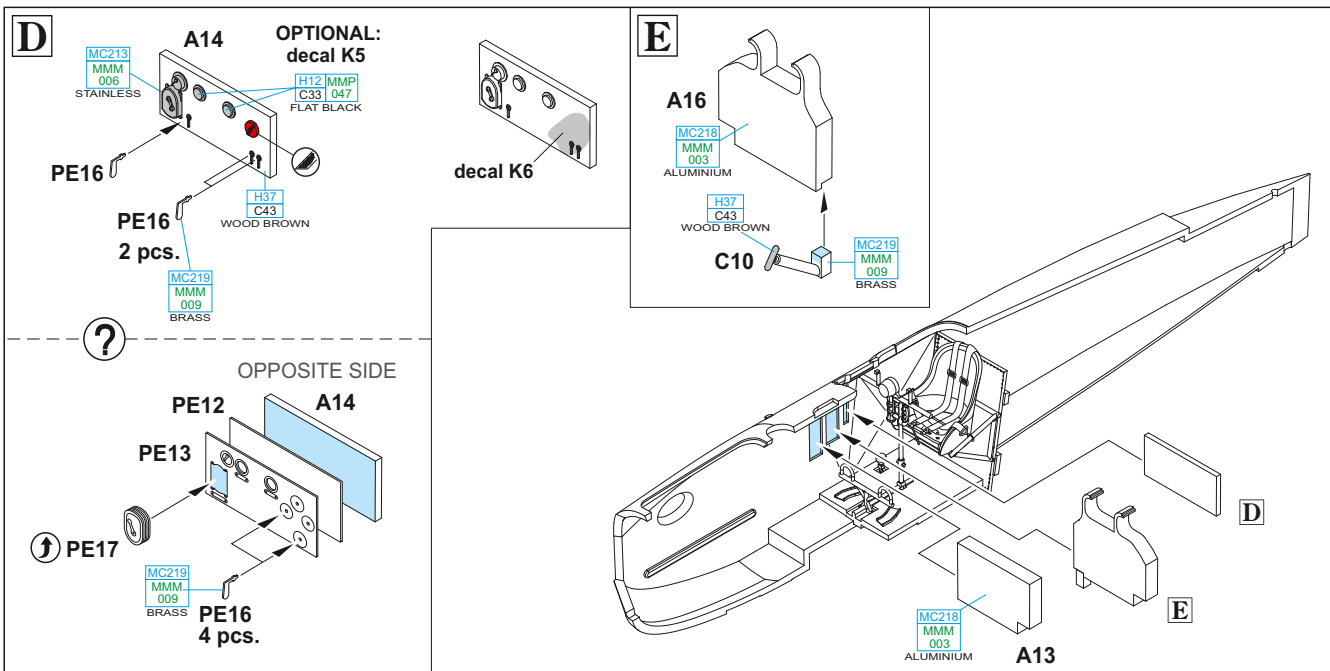
C



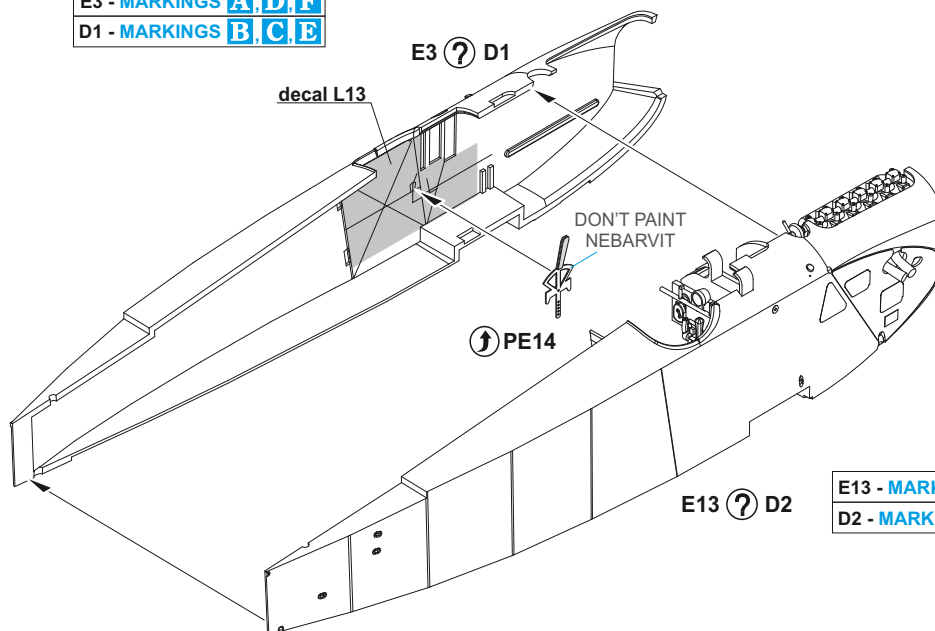
D2 - MARKINGS **B, C, E**

E13 - MARKINGS **A, D, F**

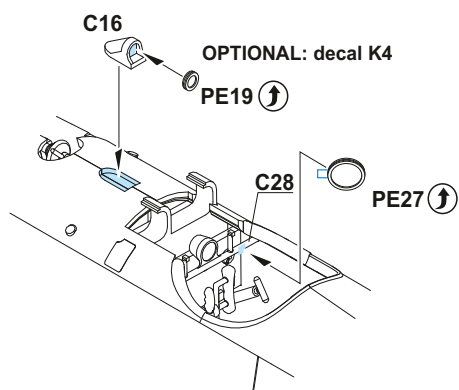




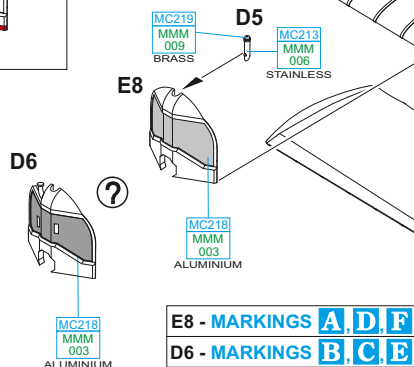
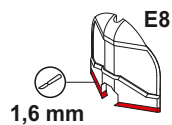
E3 - MARKINGS **A, D, F**
D1 - MARKINGS **B, C, E**



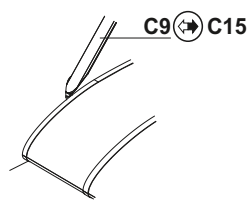
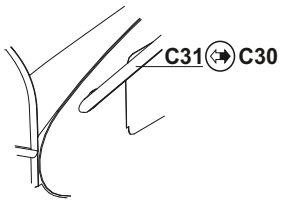
E13 - MARKINGS **A, D, F**
D2 - MARKINGS **B, C, E**

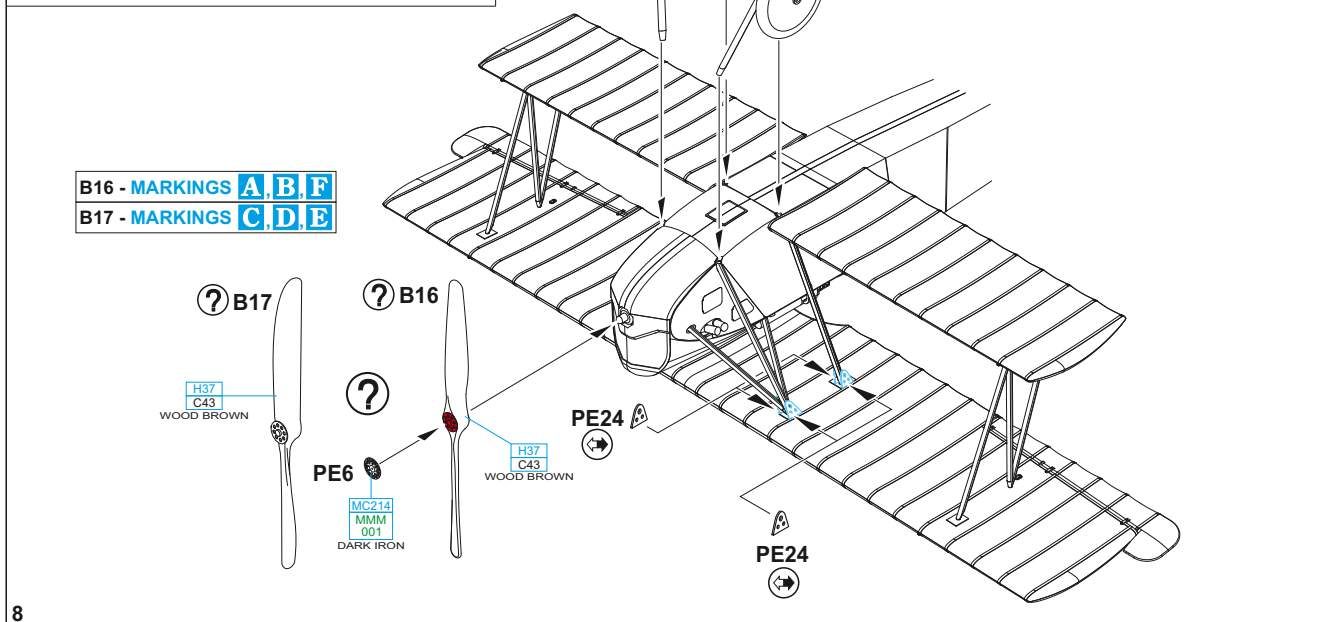
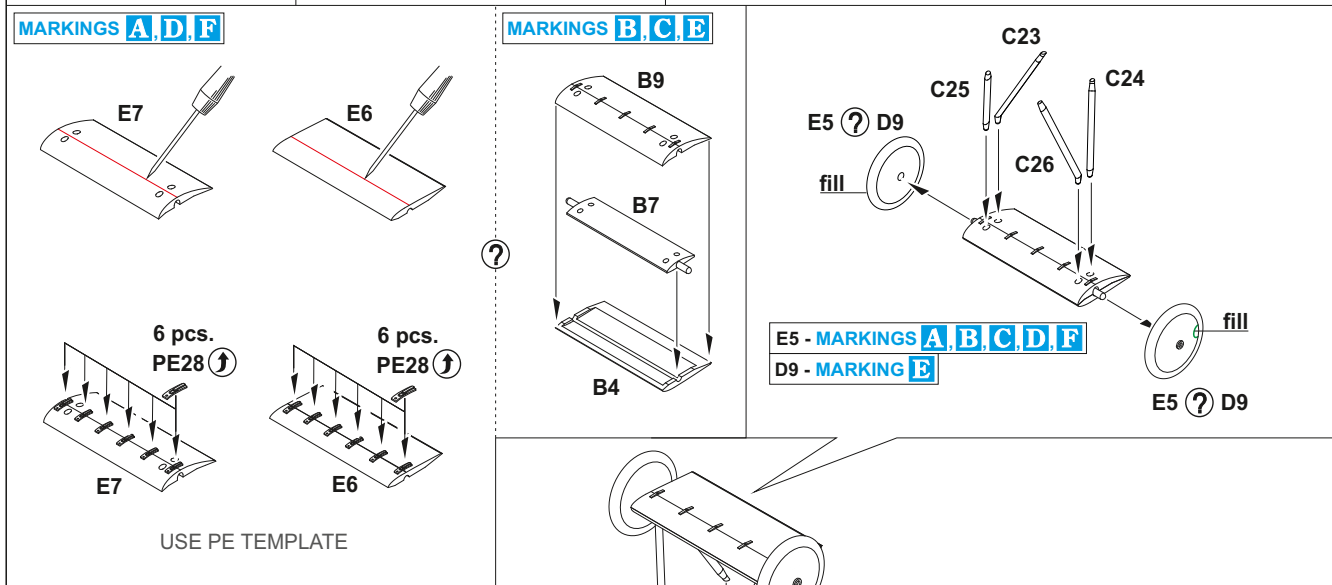
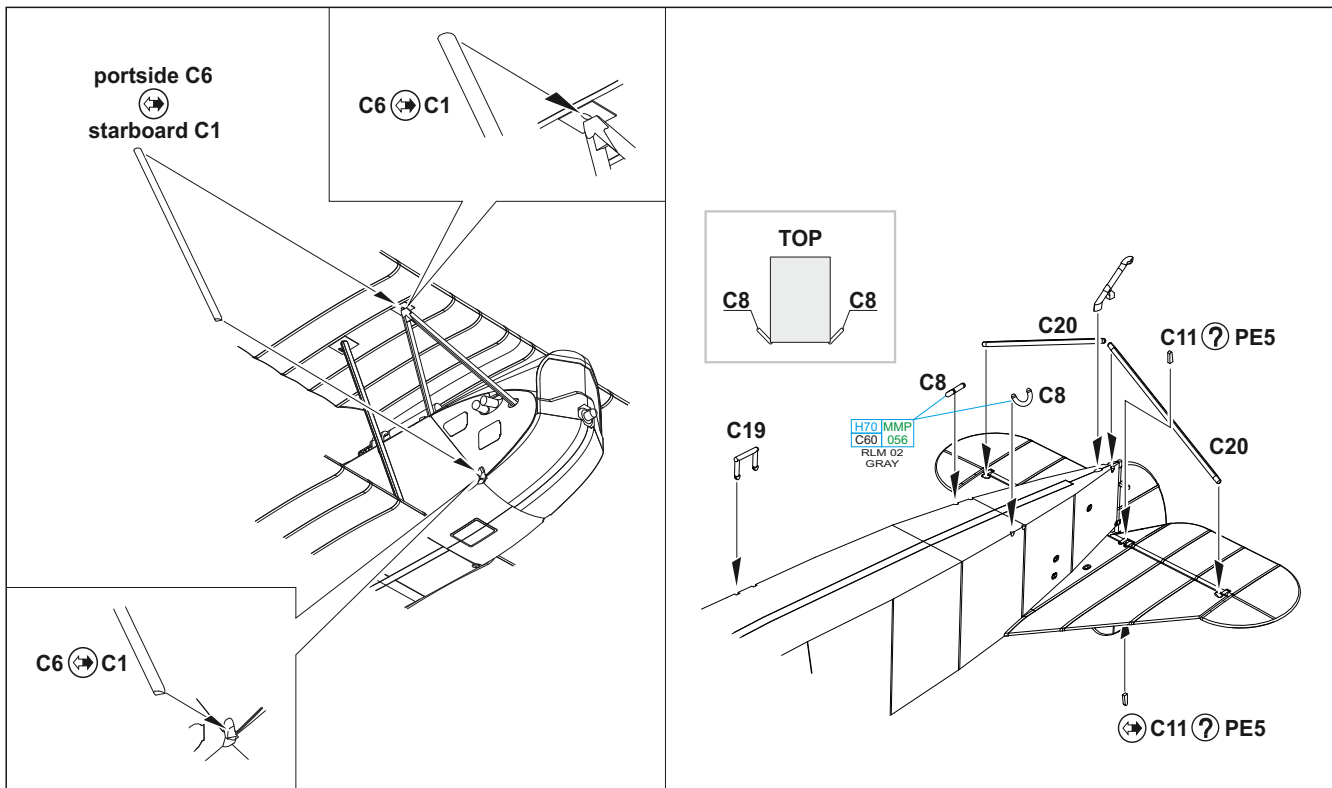


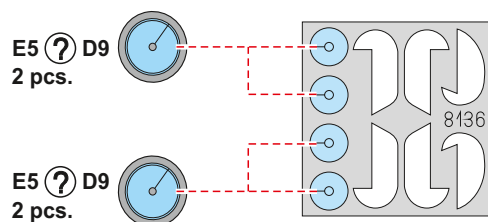
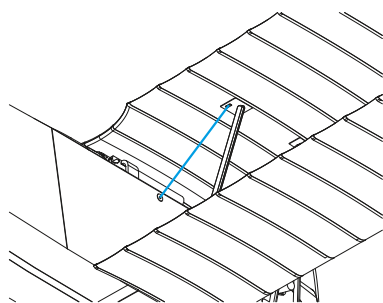
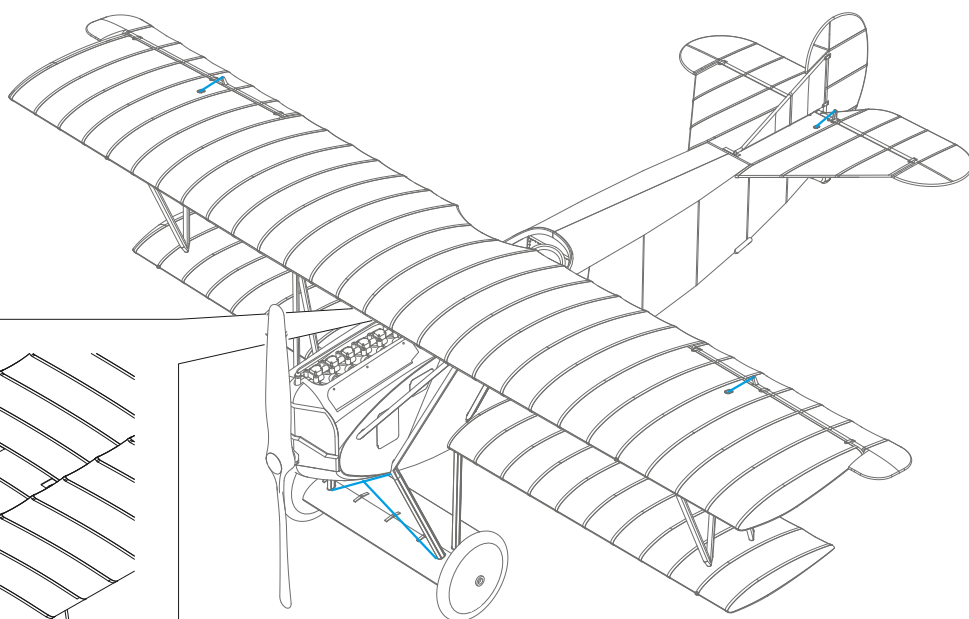
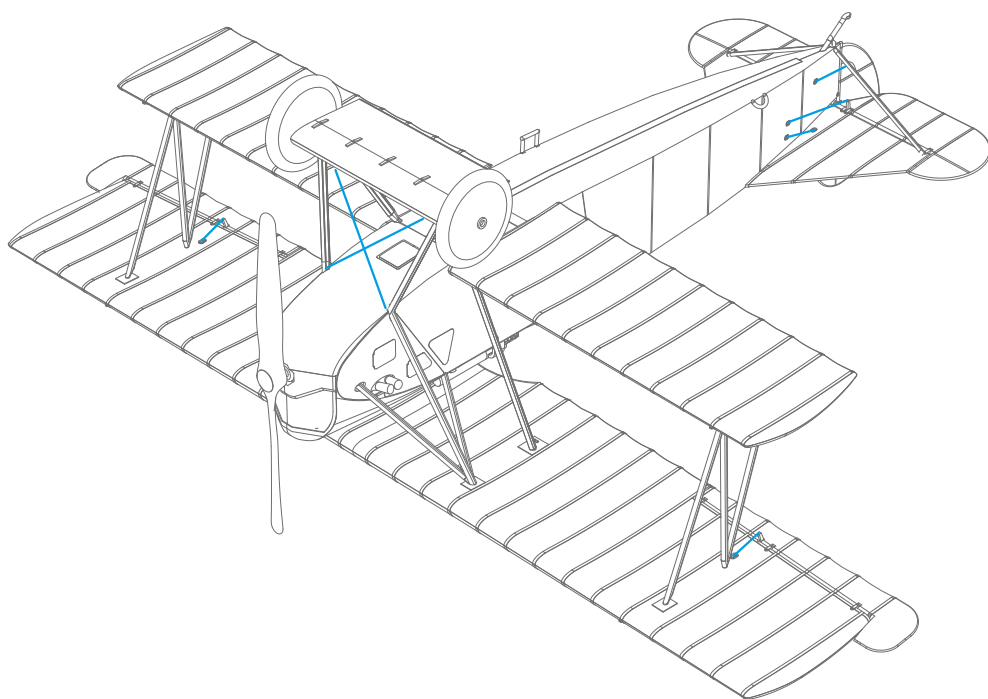
MARKING **C** ONLY

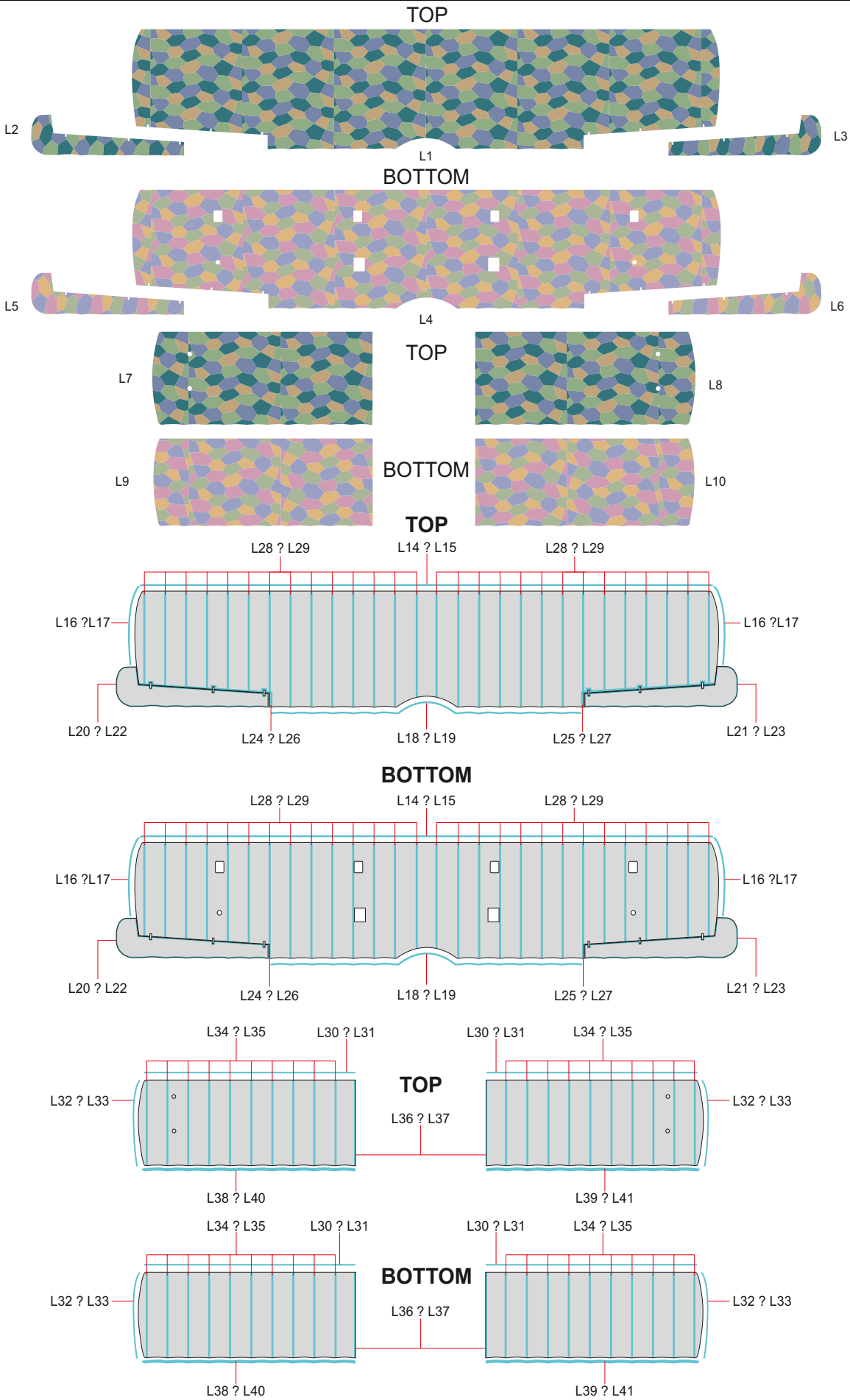


FOR RIB STRIPES AND COMPLETE LOZENGE
DECAL APPLICATION SEE PAGE 10



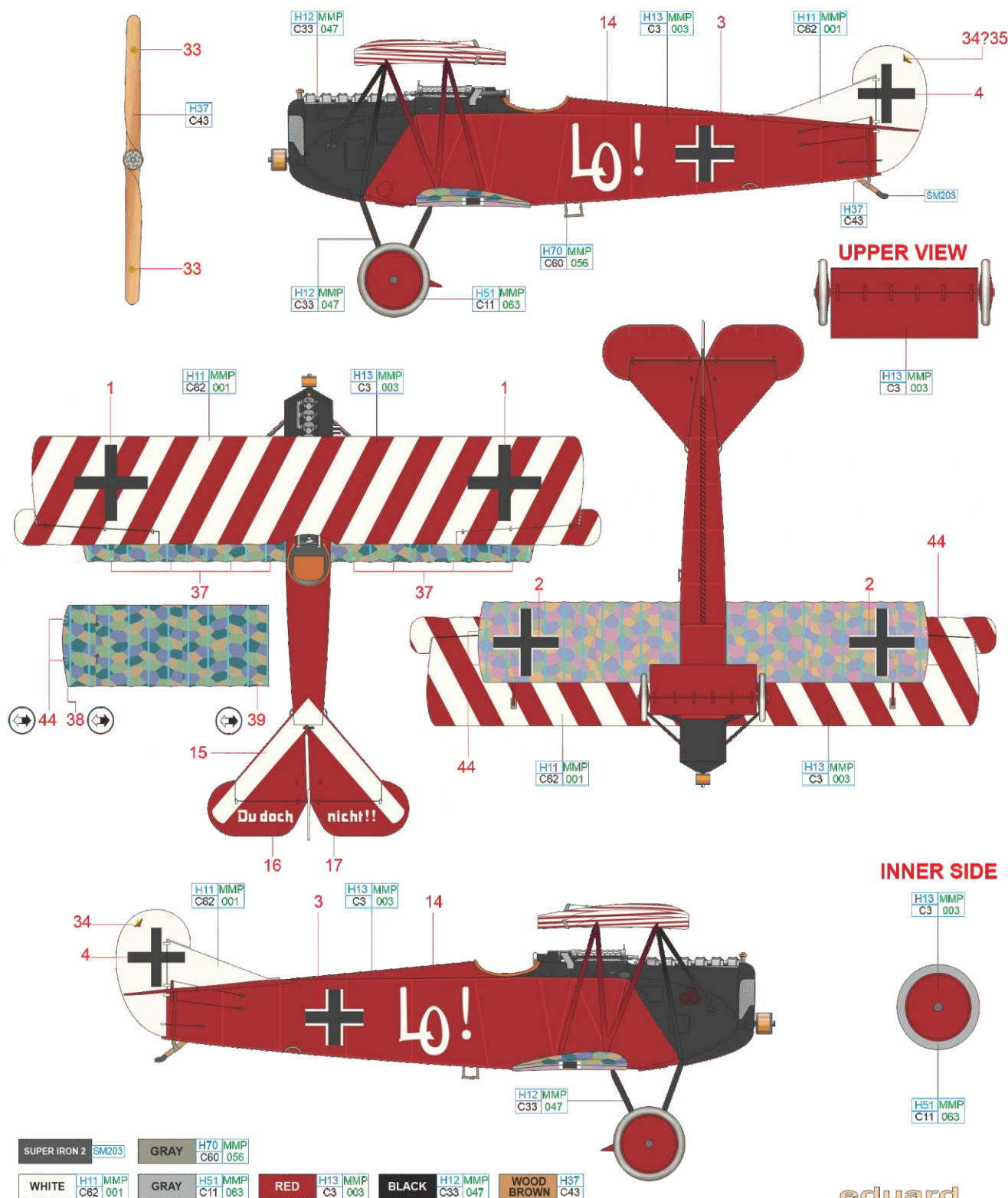




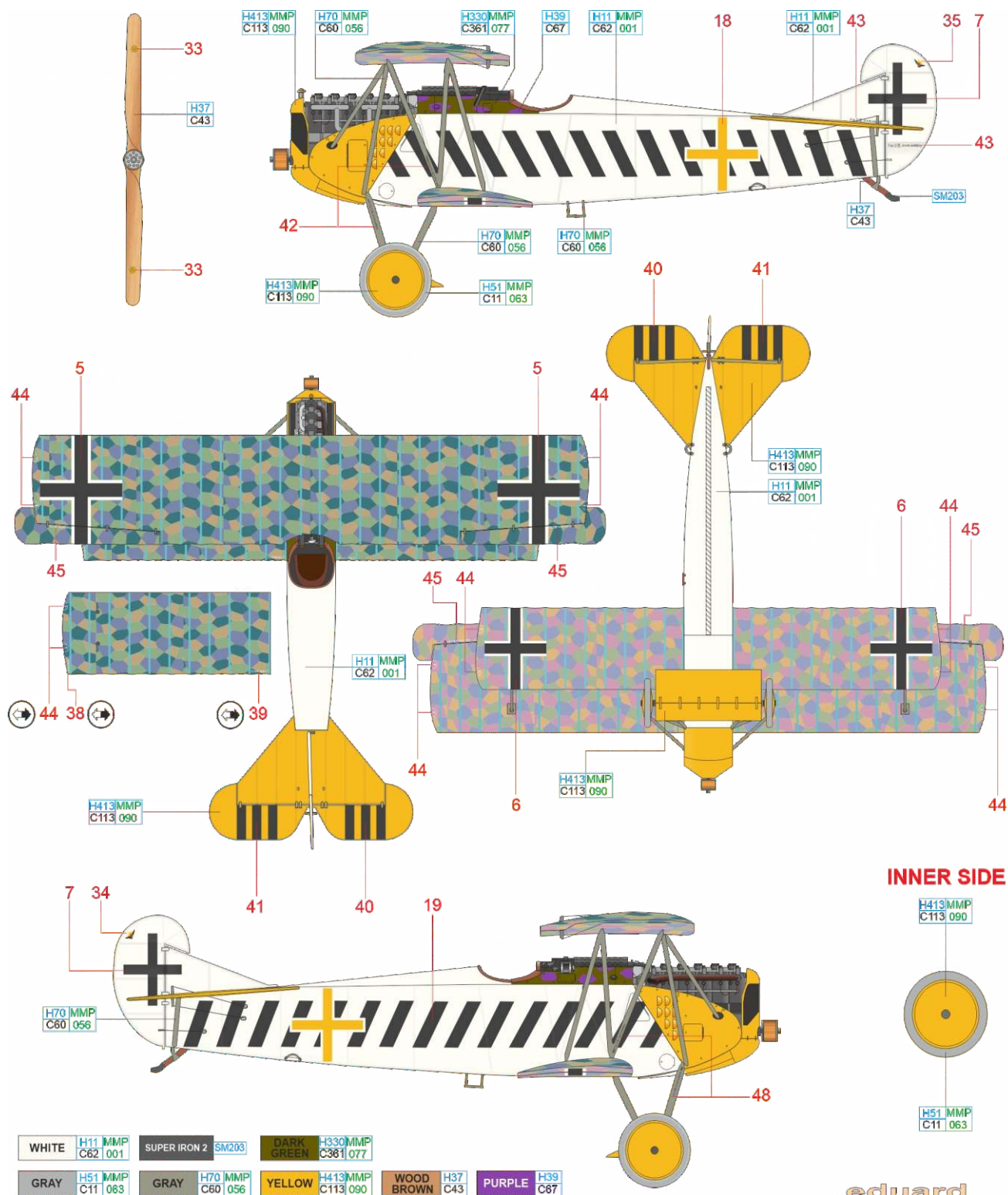


A Lt. Ernst Udet, Jasta 4, letiště Beugneux-Cramoisses, Francie, červen 1918

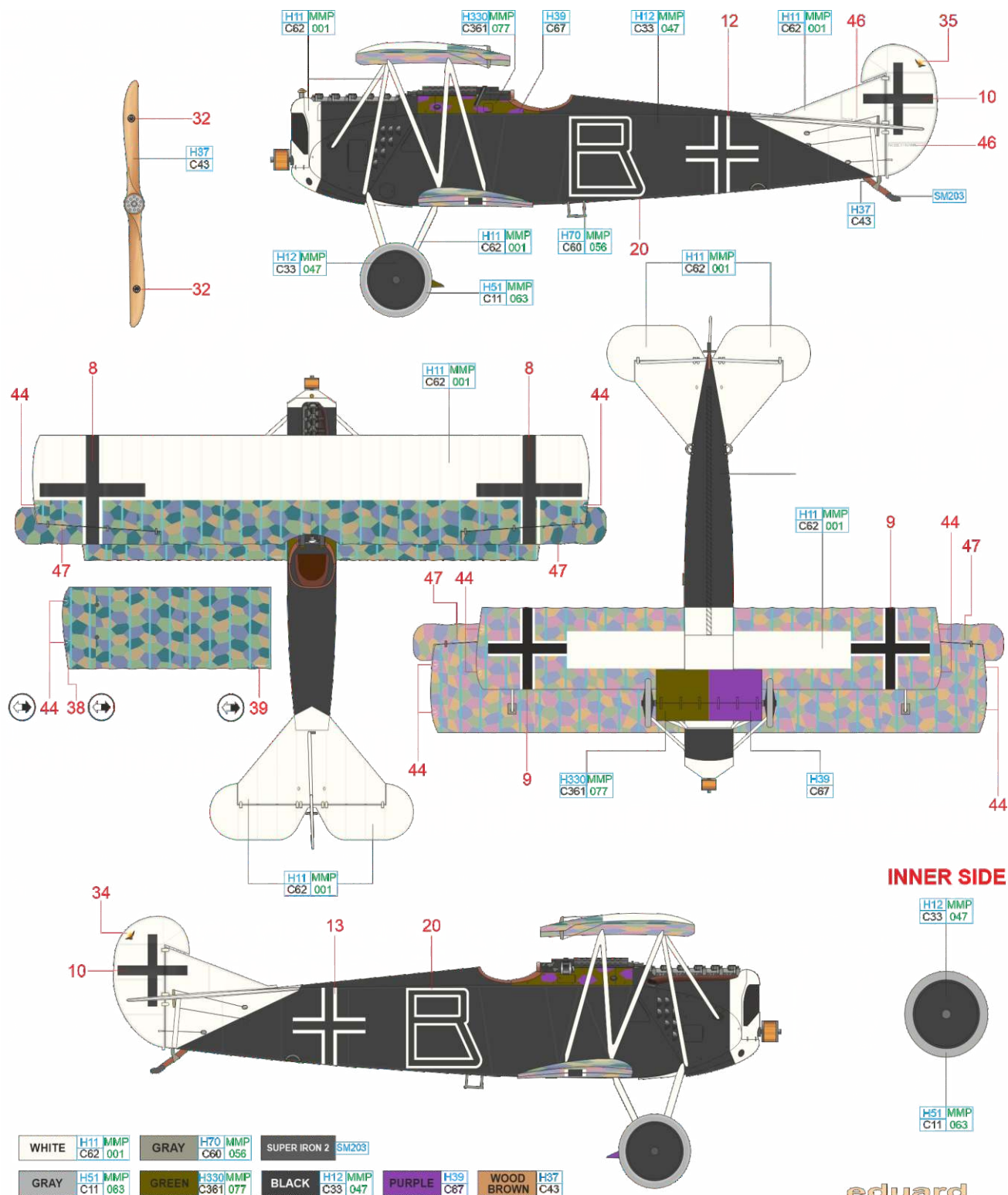
Jasta 4 dostala 13. června 1918 netrpělivě očekávané Fokkery D.VII, a to jako poslední jednotka ve svazku JG I. Všechny pocházely z licenční výroby firmy Ostdeutsche Albatros Werke (OAW). Na Fokkerech D.VII byl představen nový marking Jasta 4, tedy černě natřená příď, disky kol a vzpěry. Udet působil jediný den ve funkci velitele JG I, což stačilo na to, aby svůj nový Fokker opatřil individuálním zbarvením s výrazným pruhováním horního křídla. Většina rekonstrukcí tohoto D.VII má více pruhů, než kolik jich je zde, protože známá fotografie Udeta u výškovky s nápisem „Du doch nicht!!“ je rozsáhle retušovaná. Ze všech pruhů na fotografii je původní jen jediný, ten, který prochází křížem na pravé polovině horního křídla. Existovala ještě nejméně jedna fotografie, zvětšenina visící v obývacím pokoji Udeta berlínského bytu ve třicátých letech. Z filmových záběrů odvysílaných v jednom dokumentu německé televize je možno pro rekonstrukci vyjít. Letoun neměl dlouhou životnost, dolétal již 29. června. V 7:40 ráno nad obcí Cutry, kousek od lucemburských hranic, zaútočil Udet v jeho kokpitu na francouzský Breguet, ale pozorovatel opětovně palbu a jeho střely přetály lanka řízení Udetova Fokkeru. Tomu se podařilo z neřiditelného stroje vyskočit na padáku. Z dostupné fotografie není jasné, zda zůstaly disky kol a vzpěry v černé barvě, nebo byly také přetřeny červenou barvou.



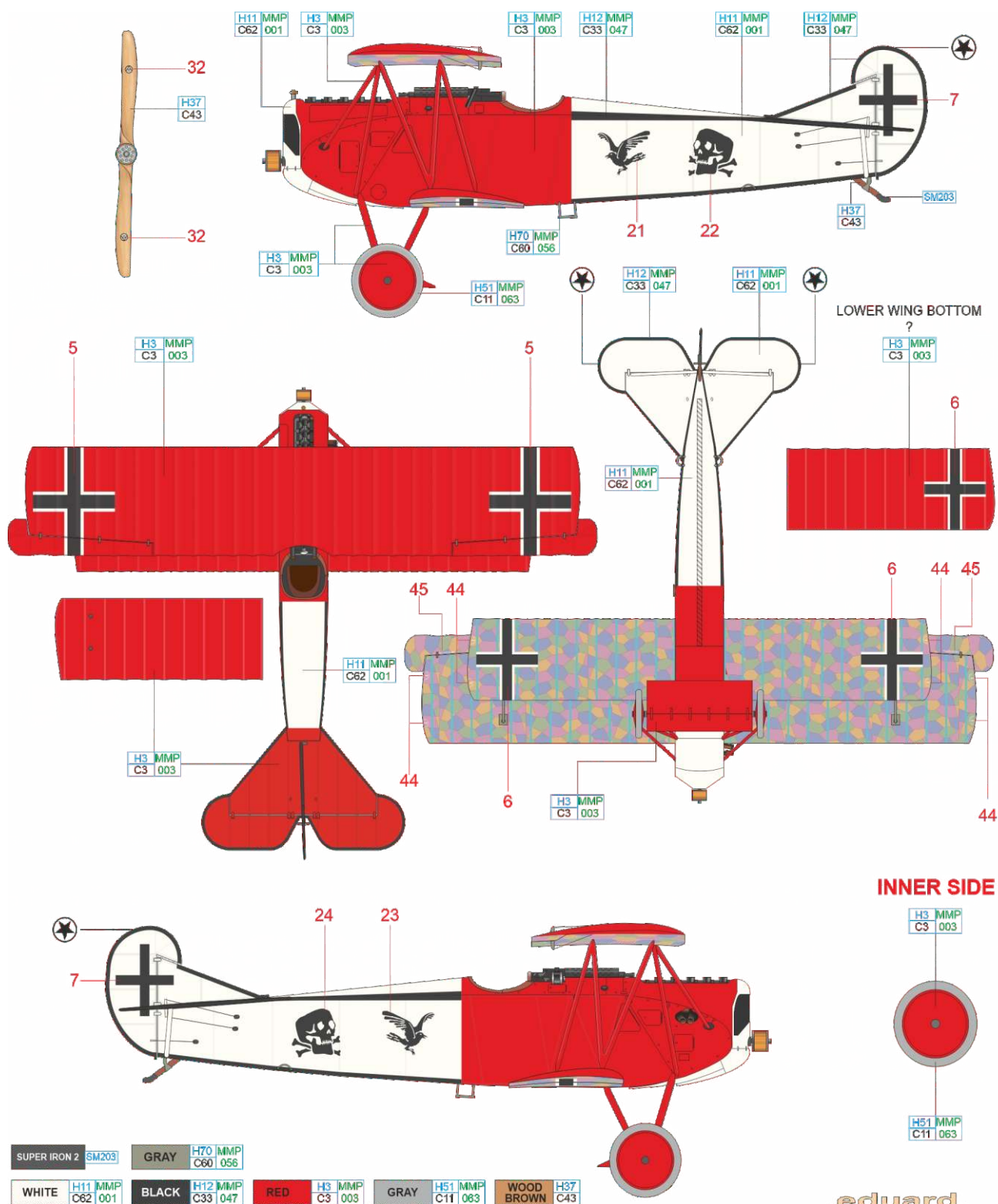
Franz Mayer si připsal během první světové války tři, možná čtyři vítězství, záleží na zdroji informací. Létal jako příslušník námořní jednotky MFJ III, která byla vytvořena 23. června 1918 z příslušníků jednotek MFJ I a MFJ II. Mayerův Fokker D.VII z produkce OAW byl jedním z raných strojů středního výrobního provedení a nesl atraktivní barevné schéma sestávající z bílého trupu se žlutou přídí a černými diagonálními pruhy po obou stranách. Zajímavostí je provedení trupového kříže. Ten byl podle známé a kvalitní fotografie stejné barvy jako příď letounu, tedy žlutý. Důvod tohoto nestandardního postupu není znám, možná se jednalo o snahu odlišit kříž od černých pruhů na trupu. Obě křídla byla ponechána v barvě leteckého plátna se čtyřbarevným vzorem potisku (tzv. Lozenge). Výškovka byla žlutá se třemi černými pruhy na kormidle coby označením jednotky MFJ III.



Walter Blume byl velmi zajímavou osobností nejen coby prvoválečný stíhač, ale také jako letecký konstruktér, kterým se stal po válce. Rodákovi z Hirschbergu (dnes Jelení Hora, Polsko) bylo 18 let, když vypukla první světová válka a jako příslušník jednotky Jägerů byl krátce po zahájení bojů raněn. Následně se rozhodl pro kariéru letce a po výcviku se stal v červnu 1915 příslušníkem Fliegertruppe. Po období služby u jednotek s dvousedadlovkami byl v lednu 1917 převelen ke stíhací Jasta 26. Tam také zahájil 10. května svou šňůru 28 leteckých vítězství sestřelem D.H.9. Jeho činnost přerušilo 29. listopadu 1917 zranění, které jej na tři měsíce vyřadilo z bojů. Po návratu do služby 5. března 1918 byl ustanoven velitelem Jasta 9. Dne 2. října 1918 obdržel vyznamenání Pour le Mérite a ve stejný den také dosáhl svého 27. a tedy předposledního vítězství. Po válce pracoval jako letecký konstruktér pro společnosti Albatros a Arado a stál u zrodu německé reaktivní letecké techniky. Za války používal Blume několik D.VII s obdobným barevným provedením, tedy s černým trupem a stylizovaným B na bocích. Tento stroj měl více než polovinu horního křídla přestříkánu bílou barvou a také bílý pruh zespod spodního křídla. Obojí označovalo velitele jednotky.

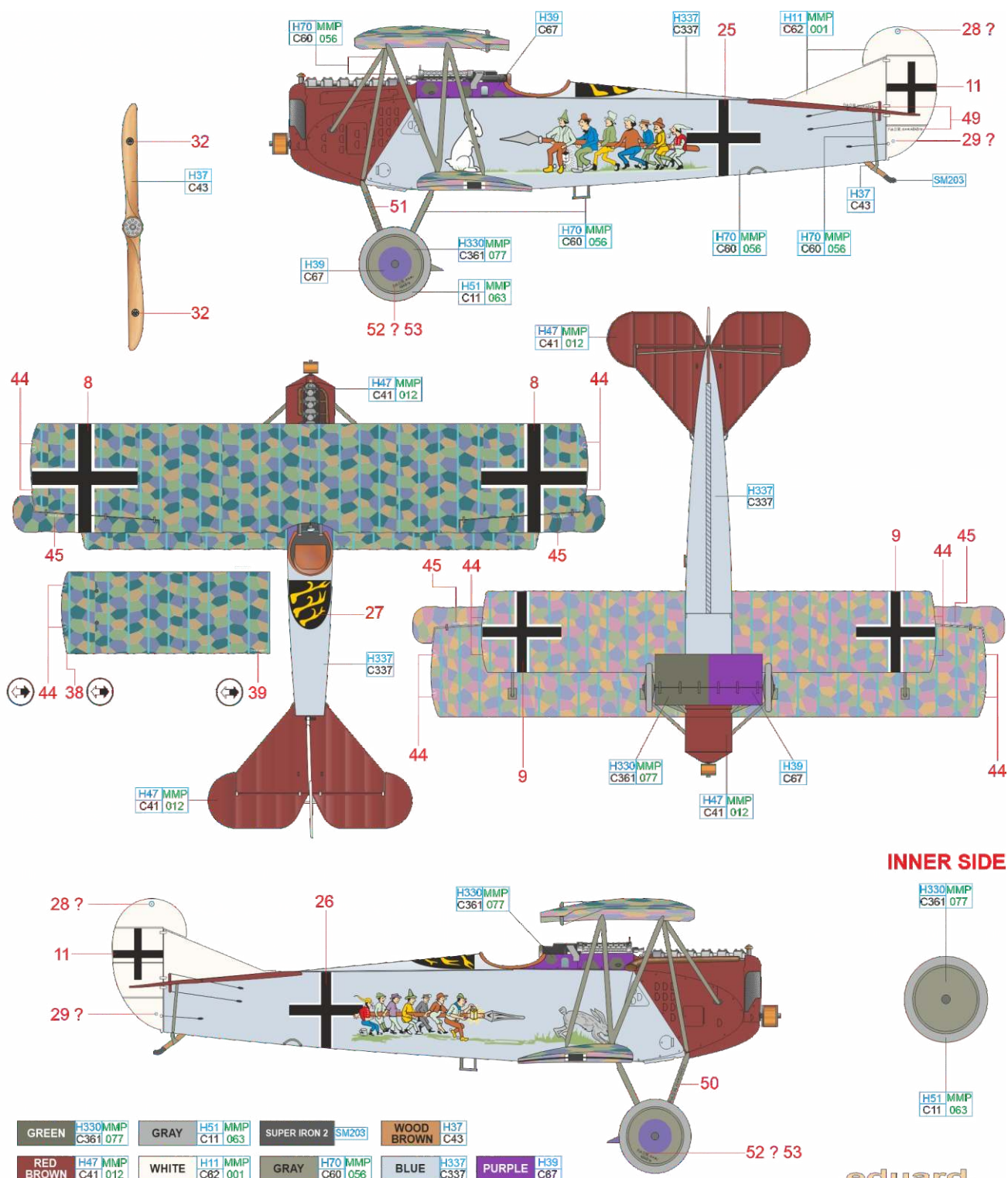


Kurt Monnington je dnes dobře známým prvoválečným pilotem díky svému osobnímu symbolu, kterým byla detailně vyvedená lebka na obou stranách trupu. Tento symbol si ponechal i pro svůj D.VII a doplnil jím i neoficiální symbol Jasta 18, kterým byl černý havran. Monnington zahájil svou leteckou službu coby člen FA 62, poté byl převelen v roce 1917 k Jasta 15. Zde zprvu zůstával bez vítězství. Známa Bertholdova výměna personálu mezi Jasta 15 a 18 znamenala, že se Monnington spolu se všemi svými spolubojovníky z Jasta 15 stal od března 1918 příslušníkem nové Jasta 18. Svě první vítězství zaznamenal 11. května 1918, kdy sestřelil S.E.5a. Byl to také jeho jediný sestřel nepřátelského stíhače, následovala jen vítězství nad dvousedadlovými stroji. Nejzajímavější je jeho uznaný sestřel dvou D.H.9, které však byly ve skutečnosti obětí flaku a následné srážky. Monningtonův D.VII (OAW) z rané produkce byl vyveden v známých barvách „nové“ Jasta 18 s červenou přídí a bílým trupem. Hrany trupu a obrysy směrovky a výškovky byly lemovány černě. Obě křídla byla minimálně shora červená, spodní plochy byly buď také červené, ale je možné, že zůstaly v původním potahu potištěným leteckým plátnem (tzv. Lozenge). Je na modeláři, jaké provedení zvolí.



E 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 kursu u Jastaschule II byl 31. srpna 1918 přidělen k Jasta 65. Nebyl zde ani týden a 4. září byl sestřelen poblíž Rembercourtu Salmsonem 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 „srovnan účty“, když sestřelil dva americké Salmsony. 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 velkou barevnou 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. Fotografie tohoto letounu Bäder zaslal jako pohlednici zraněnému kolegovi Wilhelmu Scheutzelovi, jemuž byl tento letoun po řadu let mylně přisuzován.



Hans Besser byl v první polovině července 1918 členem Jasta 12 a zůstal u jednotky až do konce války, ale přesné datum, kdy se k jednotce připojil, ani podrobnosti o jeho předchozím působení nejsou známy. Besser si připsal dvě vítězství nad americkými DH 4 dosažená 18. a 26. září 1918. Během druhého střetnutí Besser zasáhl pumy svého protivníka první dávkou, což způsobilo, že pumy letounu No. 20 Aero Squadron ve výšce 4500 m explodovaly. Při výbuchu zahynul 2/Lt D. B. Harris a 2/Lt E. Forbes, samotný Besser se výbuchu jen tak vyhnul. O jeho poválečném životě nejsou k dispozici žádné podrobnosti. Besser létal nejméně na třech letounech Fokker D.VII se svým osobním označením, bílým koštětem. „Besen ist Besser“ („koště je lepší“) bylo rčení, které pro jeho letouny používali kamarádi z Jasta 12. Trup byl natřen modrou barvou s bílou přídí. Křídla byla ponechána v barvě potahové látky Flugzeugstoff (Lozenge) se čtyřbarevným potiskem. Přestože se jednalo o ranou sérii výroby OAW, letoun byl již vybaven novější verzí výfukového potrubí, kterému se kvůli jeho tvaru říkalo „saxofon“.

