



WEEKEND
edition

Fokkerův „Eindecker“ se do historie zapsal jako první letoun vyzbrojený synchronizovaným kulometem. Díky tomu představoval pro protivníky smrtelné nebezpečí.

Problémy s vyzbrojením letounů vpřed střelícími kulometry vedl některé konstruktéry na počátku první světové války k několika „nouzovým“ řešením, jako bylo použití koncepce letounu s tlačnou vrtulí. Francouzský pilot Roland Garros se namísto toho rozhodl opatřit vrtulové listy svého jednoplošného Morane-Saulnieru N ocelovými odrážecími klíny v místě, kde kulky prolétaly okruhem točící se vrtule. Tento systém sice nebyl zdaleka ideální, ale i tak představoval pro německé letce nepřijemné překvapení a když musel Garros nouzově přistát na německém území a tajemství jeho střelby skrz točící se vrtuli bylo odhaleno, dostal Anthony Fokker za úkol připravit obdobné řešení. Legenda hovoří o tom, že namísto toho zkonstruoval synchronizační zařízení, a to během pouhých 48 hodin. Systém spouštěl střelbu kulometu pouze v okamžiku, kdy se vrtulový list nacházel mimo dráhu střel a tudíž nemohl být střelbou poškozen. Mechanický přerušovač střelby si ale ve skutečnosti nechal patentovat již v roce 1913 Hans Schneider, konstruktér firmy LVG, ovšem jeho návrh nikdy nepřekročil stádium nákresu pro patentový úřad. Teprve Fokker a jeho spolupracovníci dokázali celý systém uvést do praxe, vylepšit a připravit k praktickému použití, byť není jisté, zda jim k tomu stačilo 48 hodin... Schneider ovšem Fokkera žaloval u soudu a spor se táhl až do září 1933.

Od E.I k E.III

První prototyp letounu K-5 K/MG byl vyzbrojen kulometem Parabellum umístěným nad motorovým krytem a po několika úpravách a změnou zbraně za kulomet Spandau LMG 078/15 ráže 7,92 mm vznikl z K-5 Fokker E.I. Anthony Fokker osobně předváděl takto vyzbrojený letoun pilotům a zástupcům Ildflieg (Inspektion der Fliegertruppen; inspektorát letectva) přímo na frontě, aby demonstroval jeho účinnost a rozptýlil obavy pilotů, kteří měli ze střelby skrz točící se vrtuli obavy. Úspěch byl dokonalý a následovala objednávková jednoplošníků vyzbrojených synchronizovaným kulometem. Výroba se rozeběhla téměř okamžitě a nakonec dala celkem 415 letounů, z nichž 300 vzniklo ve verzi E.III.

Instalací devítiválcového motoru Oberursel U I o výkonu 75 kW (100 hp) namísto původního sedmiválcového Oberursel U.O o výkonu 60 kW (80 hp) vznikl typ E.II a obě provedení byla vyráběna souběžně podle toho, jaké motory byly aktuálně k dispozici. Dalšími úpravami, především přepracováním křídla, které dostalo o něco menší hloubku profilu (1800 mm namísto 1880 mm) vznikl hlavní typ celé řady Fokkerových jednoplošníků, E.III. Došlo u něj také ke zvětšení palivové nádrže na 81 l, což zvýšilo výdrž letounu až na 2,5 hodiny. Změnilo se i tvarování kovových

aerodynamických přechodů krytu motoru do trupu. Namísto čtvercového tvaru měla nyní tato kapotáž aerodynamičtější provedení. Na verzi E.III bylo přestavěno mnoho E.II v rámci oprav, případně došlo ke konverzi ještě během výroby.

Pohroma jménem Fokker

Fokkerovy jednoplošníky měly velmi dobrou směrovou ovladatelnost, ale jejich schopnost náklonu byla limitována koncepcí řízení, které namísto klasických balančních křídílek používalo deformaci odtokové hrany křídla na jeho koncích. Obratnost a letové vlastnosti tedy nebyly jejich hlavní předností. Tou byl právě synchronizační systém, který zásadně zvýšil efektivitu střelby při míření celým letounem. Piloti se postupně naučili těchto výhod maximálně využít. Díky Fokkeru E. II a E.III se zrodila první skutečná stíhací esa jako Max Immelmann nebo Oswald Boelcke a němečtí stíhači nad frontou od srpna 1915 až do začátku roku 1916 dominovali. Immelmann právě na tomto letounu vyvinul svůj slavný manévry, pojmenovaný po něm Immelmannův překrut. Nejen on s ním následně slavil úspěchy v leteckých bojích.

Fokkerovy Eindeckery silně narušovaly schopnost protivníka provádět letecký průzkum, nebo řízení dělostřelecké palby a zmíněné období označil spojenecký tisk jako Fokker Scourge, tedy pohromu přinesenou Fokkerem. Určitým omezením byl zákaz přelétat s letouny vybavenými synchronizačním zařízením čáru fronty, aby se mechanismus nedostal do rukou nepříteli v případě sestřelení letounu nebo nouzového přistání kvůli závadě. Přesto k výletům za nepřátelské zákopy docházelo.

Úsvit stíhačů

Efektivita používání E.II a E.III byla omezena způsobem, jakým byly letouny využívány. Zpočátku byly přidělovány k polním leteckým jednotkám FFA (Feldflieger Abteilung), které měly provádět především průzkumné a pozorovací lety. Přidělené jednoplošníky byly používány primárně pro ochranu vlastních letounů.

Na počátku roku 1916 došlo nicméně ke zformování jednotek KeK (Kampfeinsitzer Kommando), tedy jednotek bojových jedonosadlovce. Piloti i letouny do nich byly pouze „zapůjčeny“ jednotlivými FFA a nejednalo se o regulérní jednotky v rámci struktury Luftstreitkräfte. Těmi se staly až jednotky Fokkerstaffel, které již disponovaly vlastními letouny a piloty a staly se základem budoucích stíhacích Jagdstaffel. Fokkerstaffel nesly označení korespondující s jejich umístěním a následně se z nich staly již standardní stíhací jednotky s názvem Jagdstaffel, zkráceně Jasta.



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

PLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

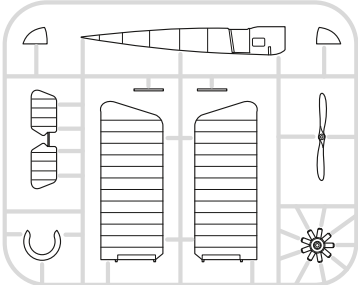
*

PIÈCES

*

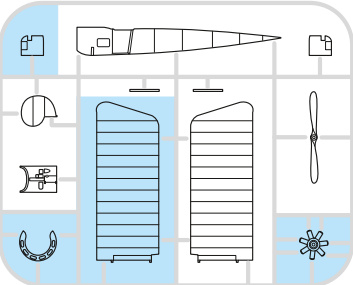
部品

A>



PLASTIC PARTS

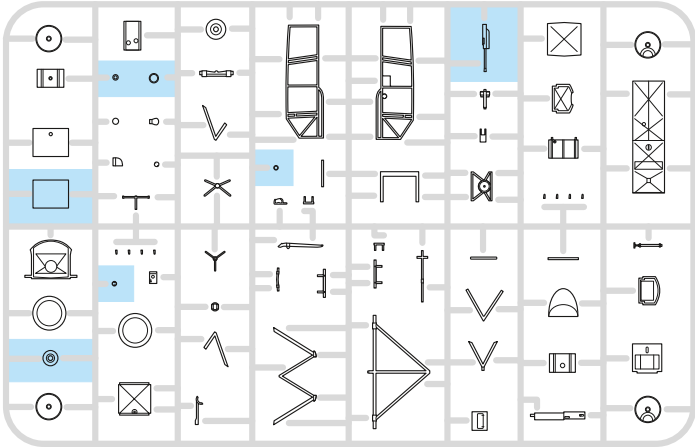
B>



D>



C>



-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

*

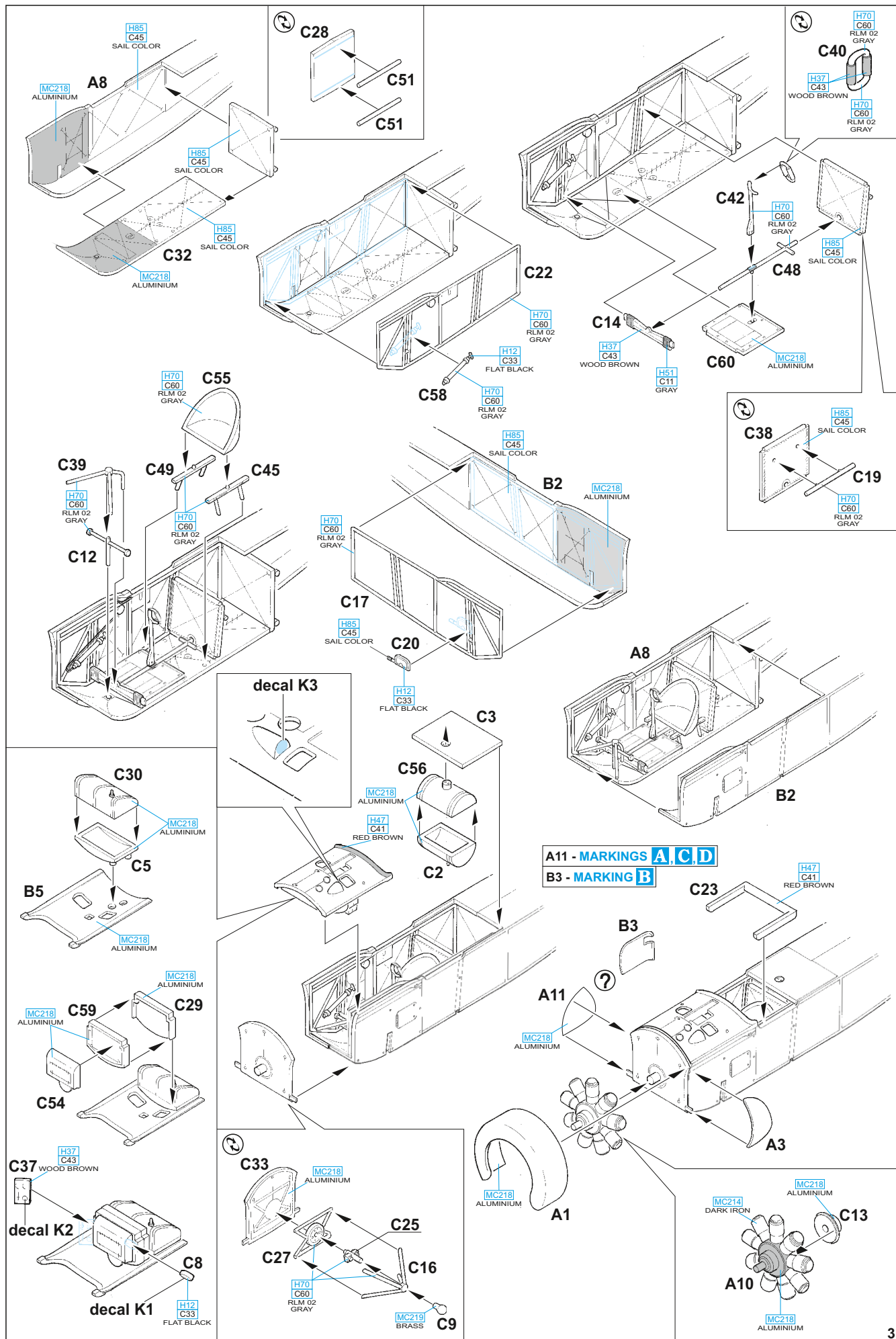
PEINTURE

*

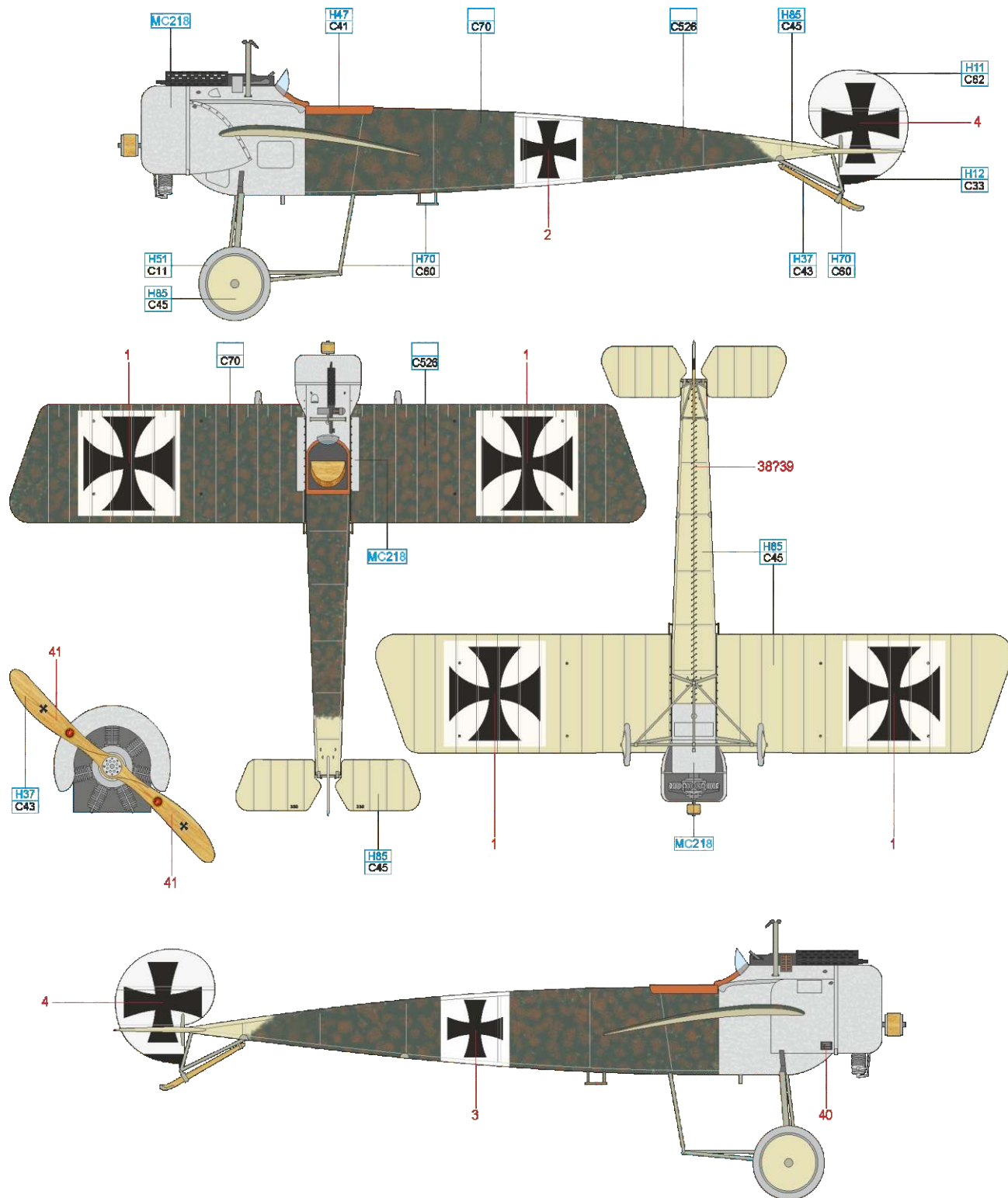
色

GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H85	C45	SAIL COLOR
	C70	DARK GREEN
	C74	AIR SUPERIORITY BLUE

GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H303	C303	GREEN
	C129	LIGHT GREEN
	C135	RUSSIAN GREEN
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C526	BROWN
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
MC219		BRASS



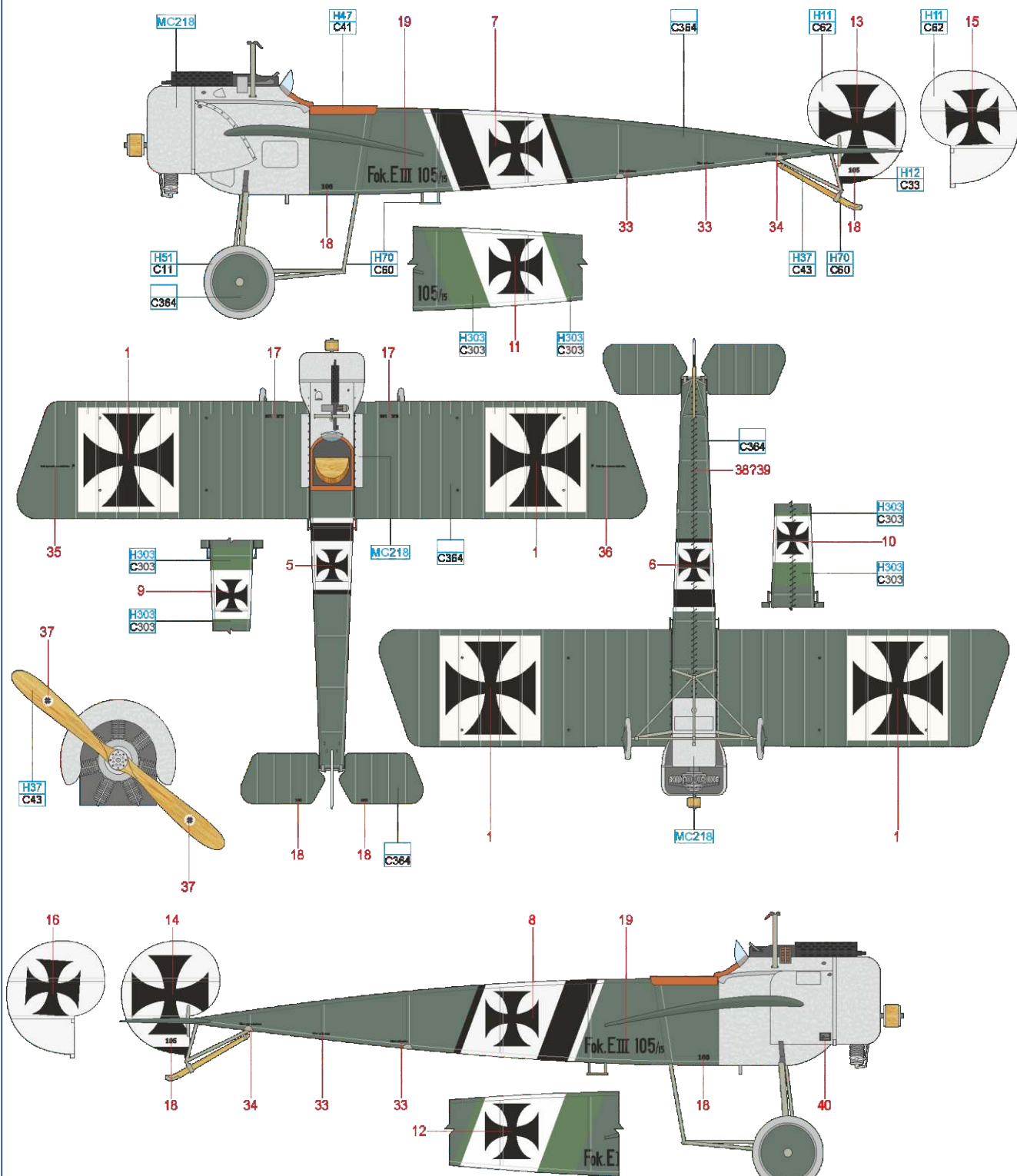
Nástup Fokkerových jednoplošníků vyzbrojených synchronizovaným kulometem vnesl od léta 1915 do průběhu letecké války zásadní změnu. Původní přidělování k polním leteckým jednotkám FFA (Feldflieger Abteilung) se změnilo na začátku roku 1916, kdy byly zformovány první německé stíhací jednotky. Kampfeinsitzer Kommando (KeK) bylo uskupením pilotů náležejících sice stále do stavu příslušných FFA, ale určených pro boj s nepřátelskými letouny. Teprve poté byli tito piloti vyčleněni do oficiálních stíhacích jednotek, Staffeln, ve kterých vyrostla řada budoucích es. Jedním z nich byl Josef Carl Peter Jacobs, který první rok své letecké kariéry strávil jako pilot pozorovacích letounů u FFA 11, aby se v dubnu 1916 připojil k Fokkerstaffel West. Svého prvního uznaného vítězství dosáhl v květnu, kdy sestřelil dvoumístný Caudron a možná také pozorovací balón. Jeho Eindecker dostal náter zelenou barvou, která byla doplněna hnědými skvrnami, což letoun maskovalo nejen ve vzduchu, ale také na zemi. Na konci války se jeho konto zastavilo na počtu 48 vítězství. Z personálu Fokkerstaffel West byla 6. října 1916 zformována Jasta 12, ale Jacobs byl již za měsíc převelen k Jasta 22.



SAIL COLOR	H85 C45	DARK GREEN	C70	BROWN	C526	ALUMINIUM	MC218
FLAT BLACK	H12 C33	FLAT WHITE	H11 C82	WOOD BROWN	H37 C43	RED BROWN	H47 C41
						RLM 02	H70 C80
						LIGHT GULL GRAY	H51 C11

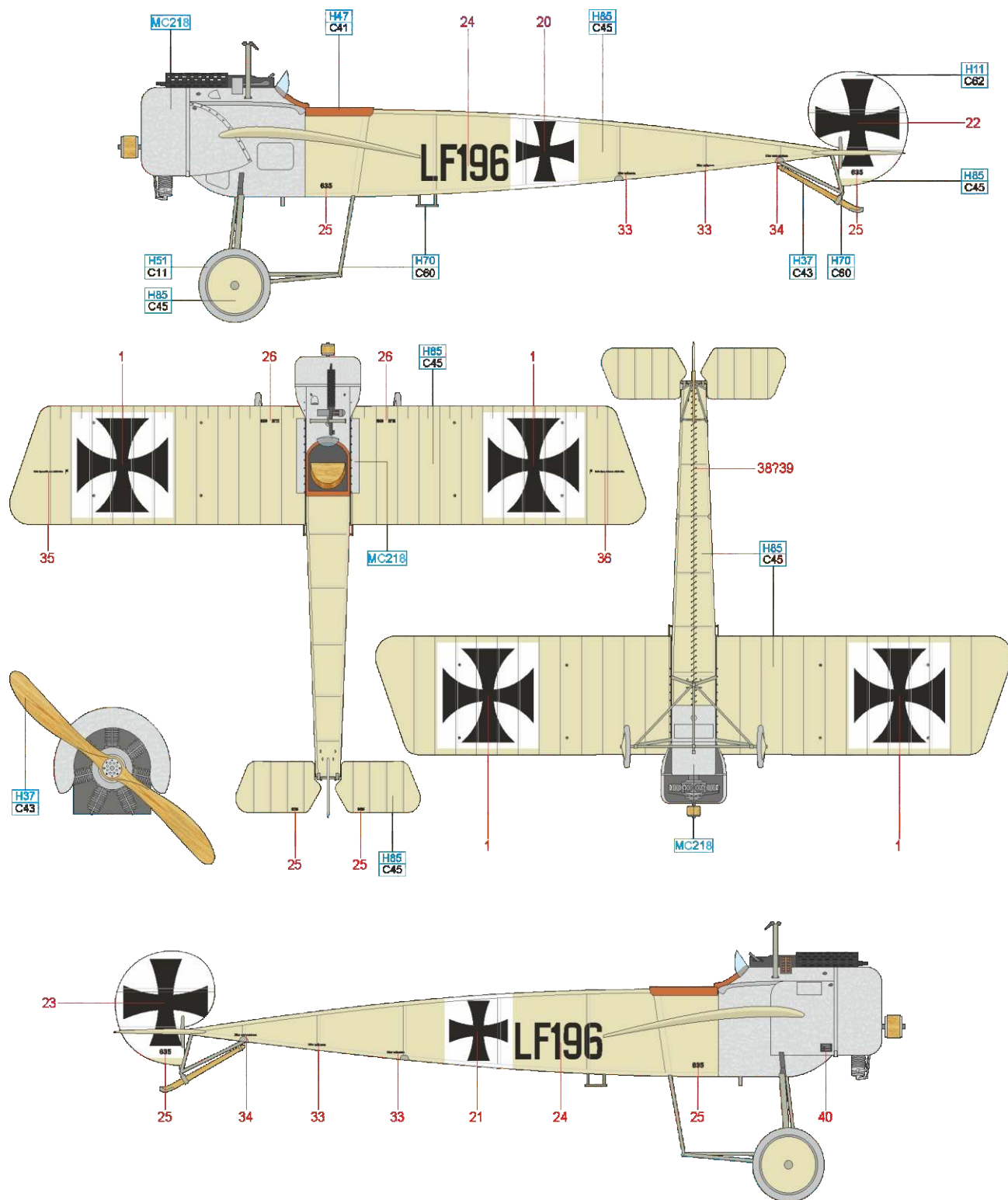
B E105/15, Gfr. Ernst Udet, KeK Habsheim, jaro 1916

Nejúspěšnějším přeživším stíhačem první světové války byl Ernst Udet, který začínal svou leteckou kariéru u Feldflieger Abteilung 206, odkud se přesunul k FFA 68, kde dostal k dispozici svůj první Eindecker, který zničil kvůli závadě při vzletu. Poté mu byl přidělen jeden starší exemplář. Dne 18. března 1916 dosáhl Udet svého prvního vzdušného vítězství. Ještě téhož roku se FAA 68 transformovala na Kampfeinsitzer Kommando Habsheim a poté se z ní 28. září stala Jasta 15. Udetův E.III dostal blíže neurčený zelený nátěr, který byl doplněn šikmým černo-bílým pruhem. U toho byla později černá část zatřena zelenou barvou jiného odstínu než zbytek letounu. Barevné schéma a obtisky nabízejí obě varianty.



GREEN	H303 C303	GREEN	C364	ALUMINIUM	MC218
FLAT BLACK	H12 C33	FLAT WHITE	H11 C62	WOOD BROWN	H37 C43
				RED BROWN	H47 C41
				RLM 02	H70 C60
				LIGHT GULL GRAY	H51 C11

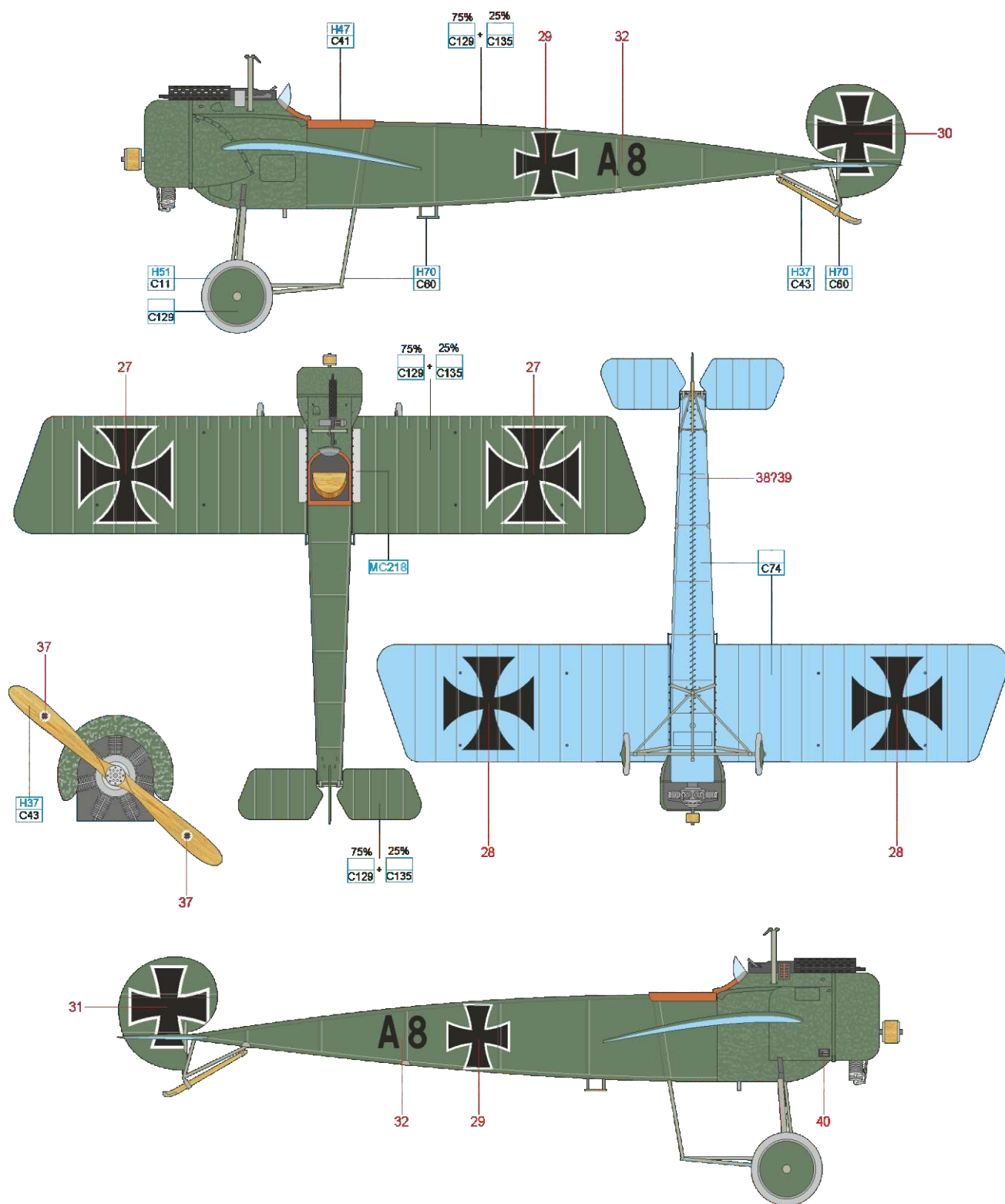
Druhý nejúspěšnější stíhač německého námořnictva zahájil svou leteckou kariéru jako pozorovatel u Freiwilliges Marine-Fliegerkorps. V prosinci 1914 byl převelen k Marine-Feldflieger-Abteilung I. V první polovině dubna 1916 převzala jednotka tento D.III číslo LF196 a ten se s největší pravděpodobností stal letounem v té době čerstvě vyškoleného stíhacího pilota Gottharda Sachsenberga. Na letounu v barvě plátna postupně přibývalo olejových skvrn a dalších nečistot a podle fotografií jej jeho pilot nedaleko Ostende při nouzovém přistání postavil „na čumák“. Nevíme, kdy k tomu došlo, letoun byl následně v rozmontovaném stavu odvezen na letiště a dále létal až do konce listopadu, kdy byla většina E.III odstavena ve prospěch nových Halberstadtů.



SAIL COLOR	H85 C45	ALUMINIUM	MC218
FLAT WHITE	H11 C82	WOOD BROWN	H37 C43
		RED BROWN	H47 C41
		RLM 02	H70 C80
		LIGHT GULL GRAY	H51 C11

D Austro-Hungarian Navy, Abwehrflugstation Altura, Austria-Hungary, 1916

V rámci rakousko-uherského letectva a námořnictva sloužily Fokkery E.III s označením A.III a některé měly namísto originálního německého kulometu LMG instalován rakousko-uherský Schwarzlose. Není to ale případ tohoto letounu. Ten byl vyzbrojen kulometem LMG, ovšem verzi v provedení pro námořnictvo, a tedy s jednoduchými mířidly a mírně odlišným perforováním pláště kolem hlavně. Fokkery A.III byly postupně stahovány k cvičným jednotkám, kde sloužily ještě v posledním roce války. Byl to i případ tohoto letounu, který sloužil k výcviku na letišti Altura. Tam s ním 24. února 1918 smrtelně havaroval při cvičném letu brněnský rodák Leodegar Ustynek. Během střelby na terč mu vysadil motor, letoun ztratil rychlost a zřítíl se z výšky asi 50 m. Zajímavostí jsou dva druhy použitých křížů. Zatímco na křídlech byl starší typ, na trupu byl použit novější. U spodních ploch se historici přiklání k světle modré barvě.



DARK GREEN C129	GREEN C135	AIRSUP BLUE C74	ALUMINIUM MC218
WOOD BROWN H37 C43	RED BROWN H47 C41	RLM 02 H70 C60	LIGHT GULL GRAY H51 C11