



Jméno Fokker se do historie Velké války zapsalo velmi významně díky typům E.I až E.IV nebo slavnému trojplášňáku 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 dvouplášňáku. 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 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 přezvána z trojplášňáku Dr.I, stejně jako filozofie samonosného křídla s tlustým profilem, nyní ovšem ve formě jedenapůlplášňáku (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 síly 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 vzoro-

vého letounu, a tak se produkované letouny lišily v závislosti na výrobních zvycích jednotlivých továren nebo z důvodu aplikace nejruznějších 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 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 nepřítel 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 hlavě. 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. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOU



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODRÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

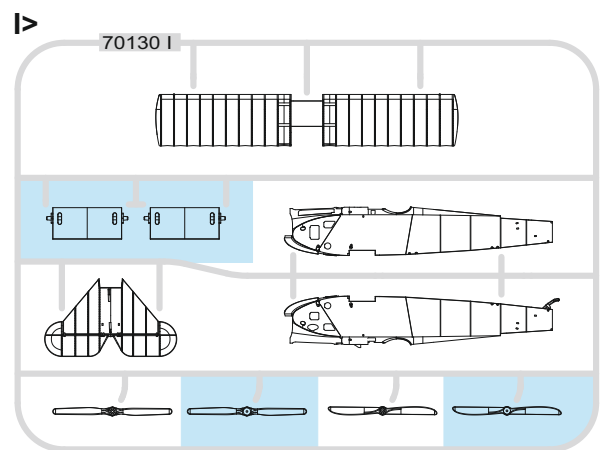
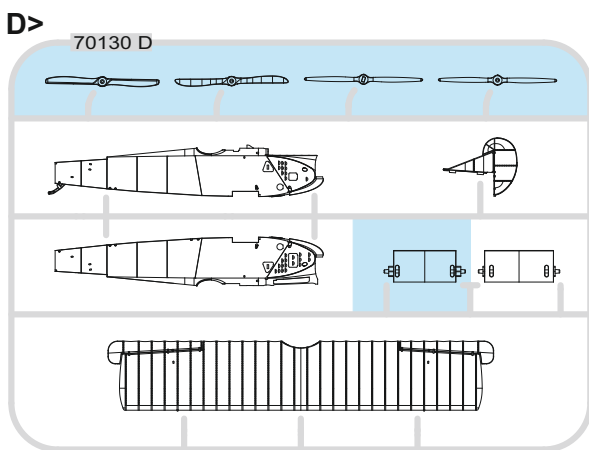
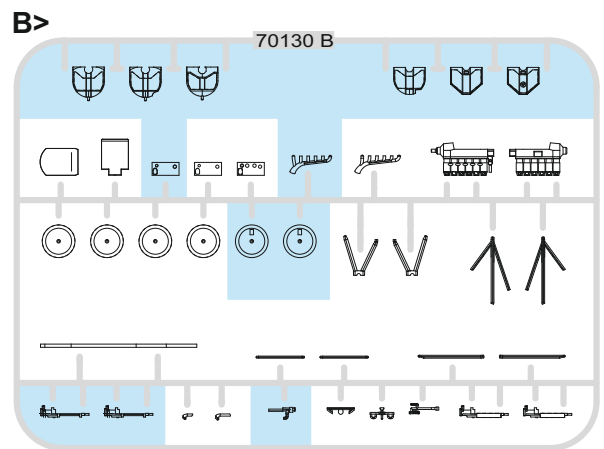
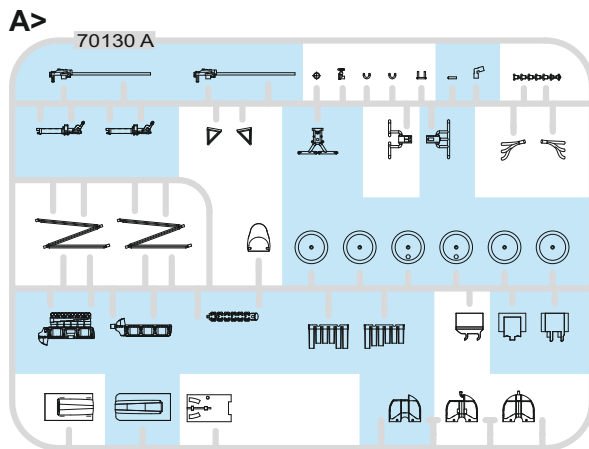


PIÈCES



部品

PLASTIC 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



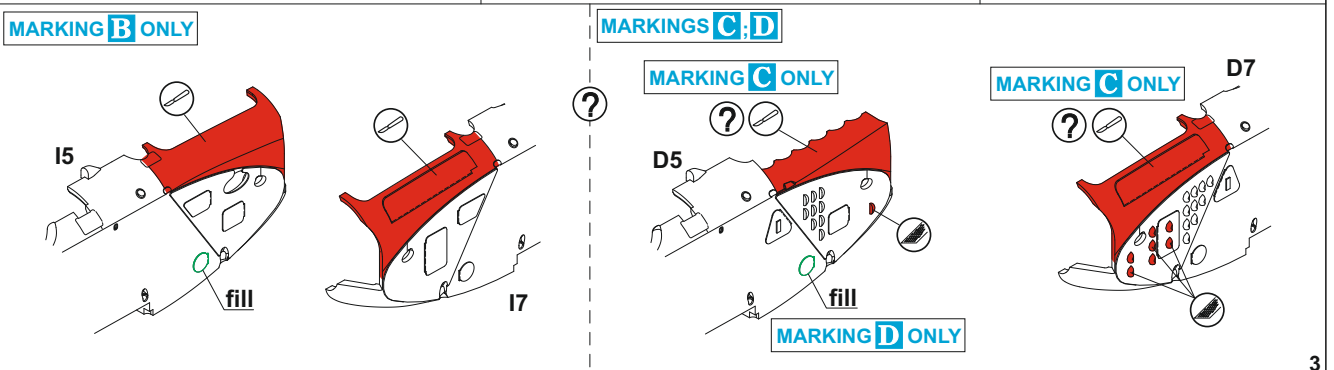
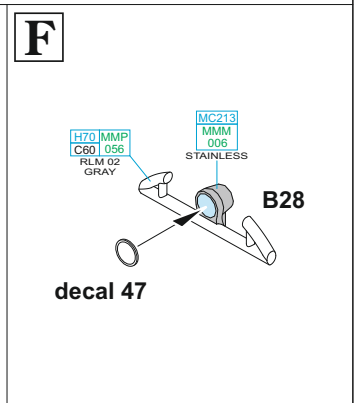
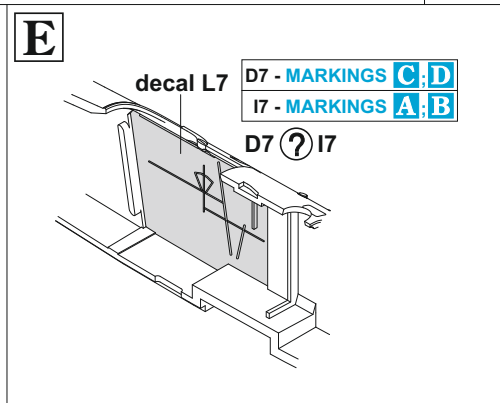
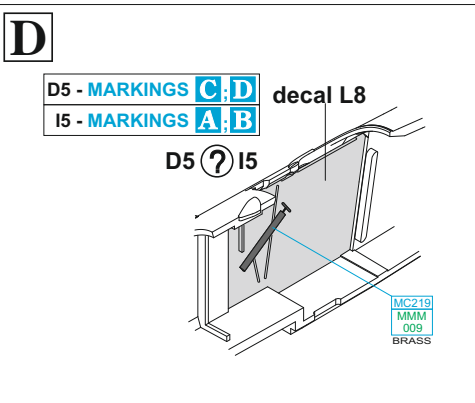
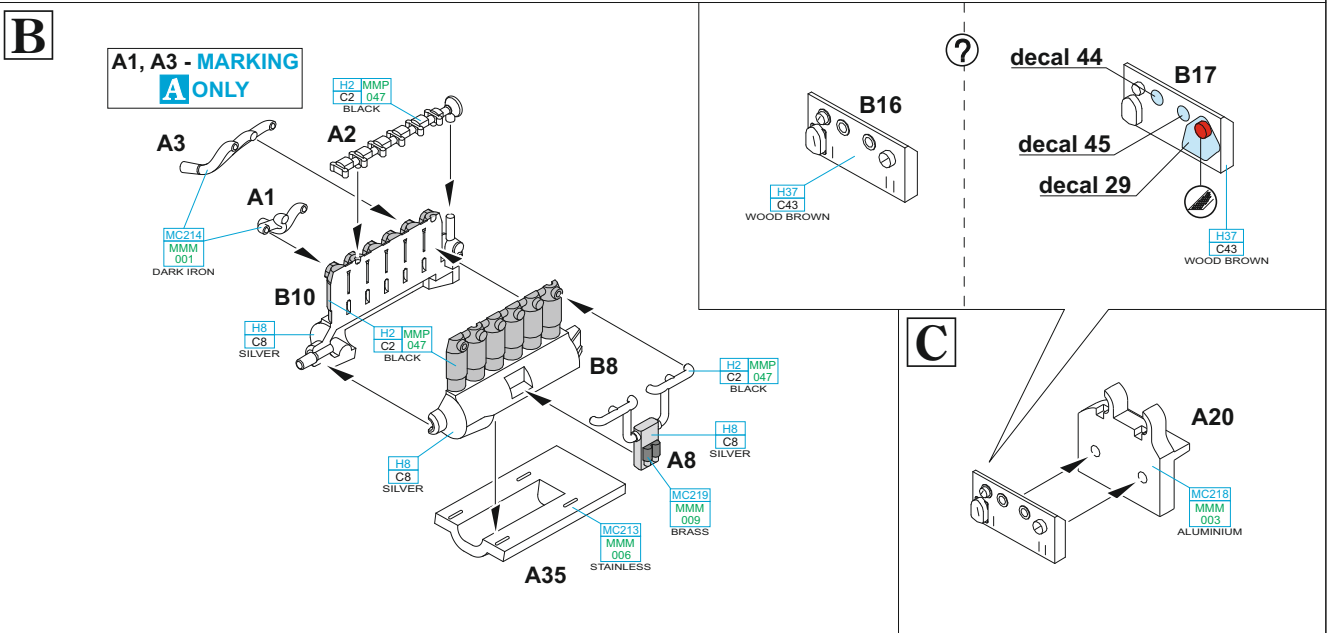
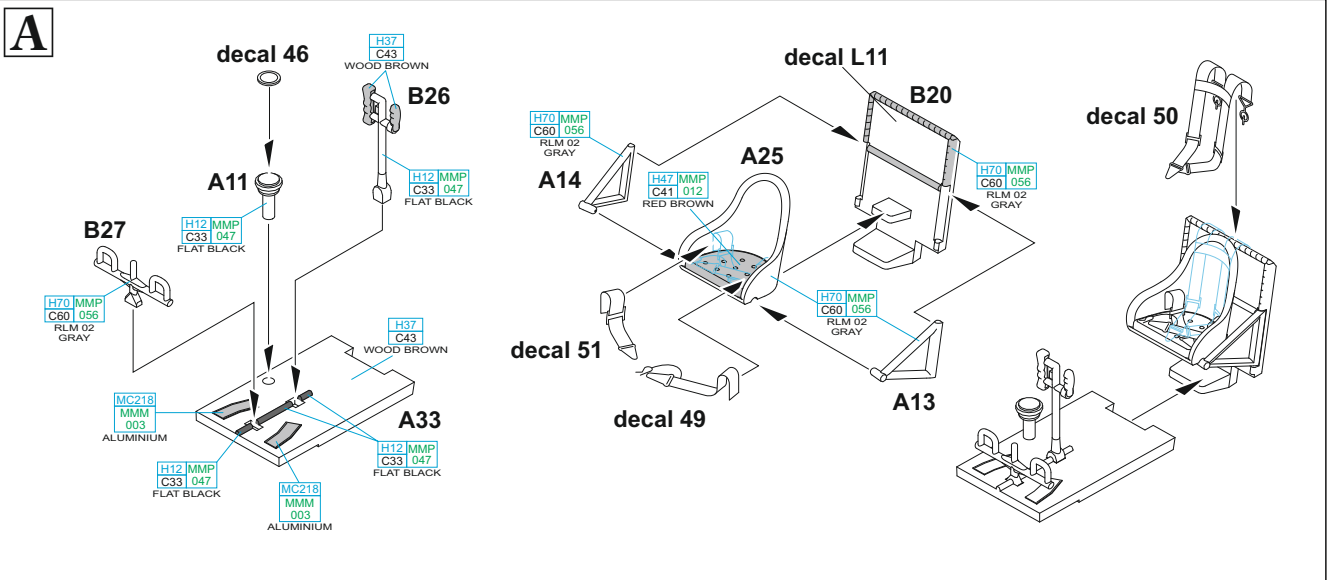
PEINTURE



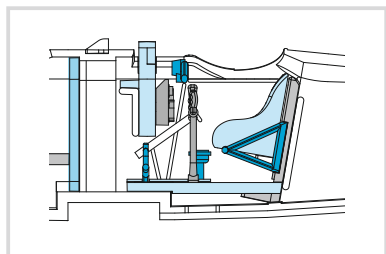
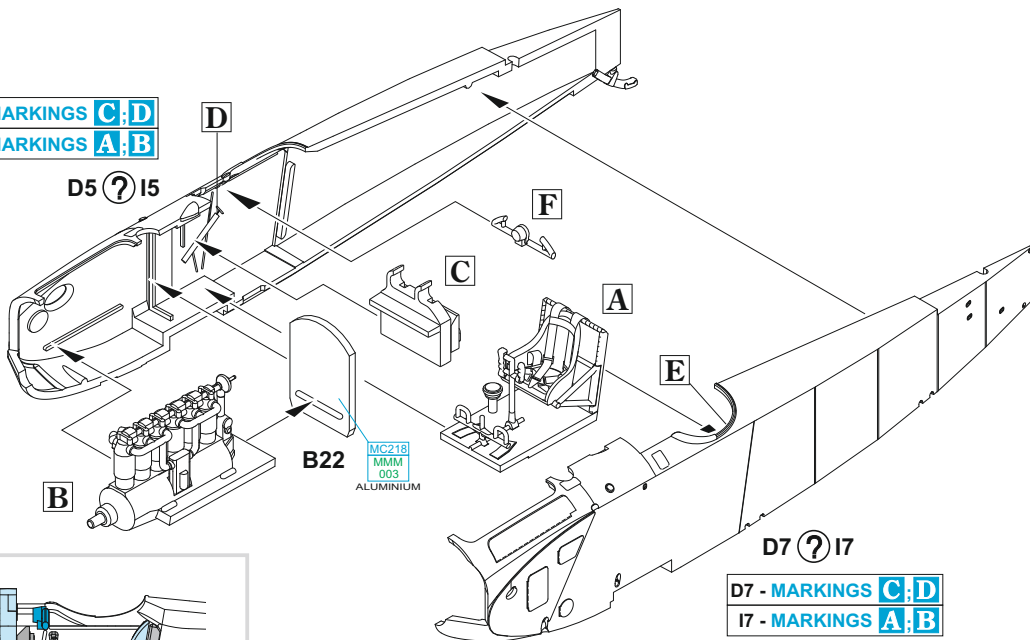
色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	[MMP-047]	BLACK
H3	C3	[MMP-003]	RED
H11	C62	[MMP-001]	FLAT WHITE
H12	C33	[MMP-047]	FLAT BLACK
H25	C34		SKY BLUE
H37	C43		WOOD BROWN
H39	C67		PURPLE
H47	C41	[MMP-012]	RED BROWN
H70	C60	[MMP-056]	GRAY

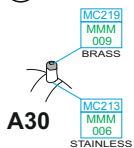
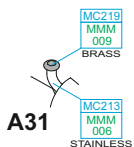
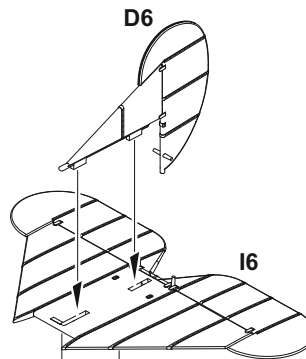
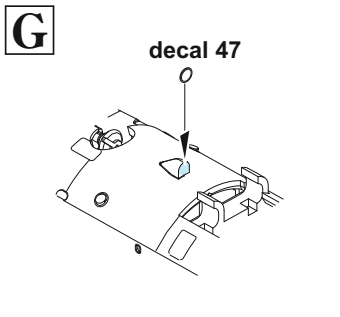
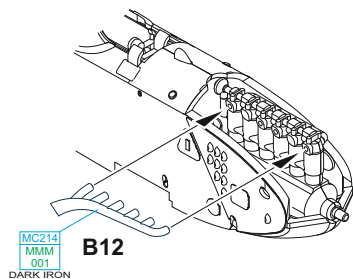
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H85	C45		SAIL COLOR
H315	C315	[MMP-069]	GRAY
H330	C361	[MMP-077]	DARK GREEN
H413	C113	[MMP-090]	YELLOW
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC213	[MMM-006]	STEEL
	MC214	[MMM-001]	DARK IRON
	MC218	[MMM-003]	ALUMINIUM
	MC219	[MMM-009]	BRASS



D5 - MARKINGS C;D
 I5 - MARKINGS A;B

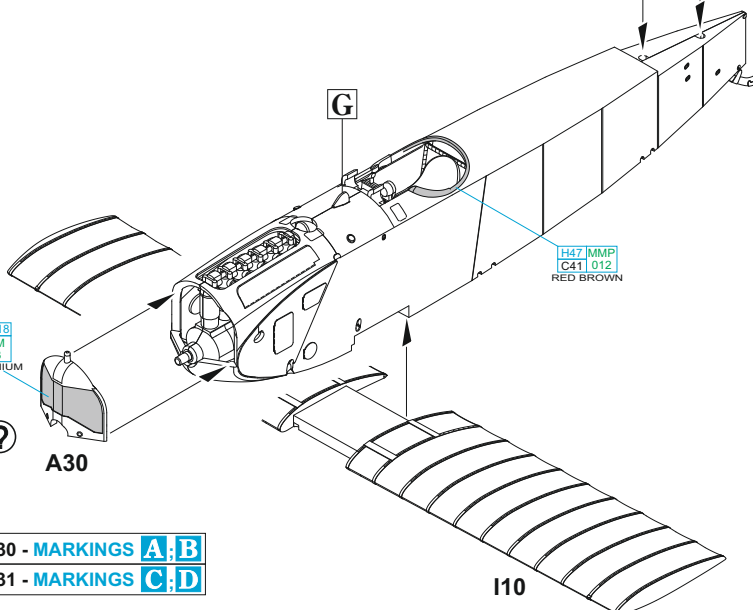


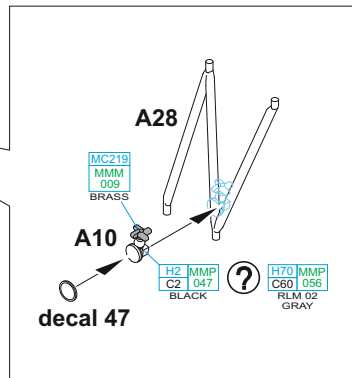
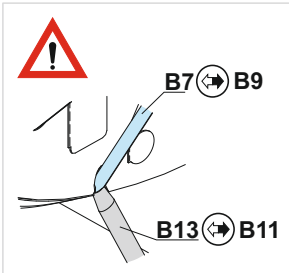
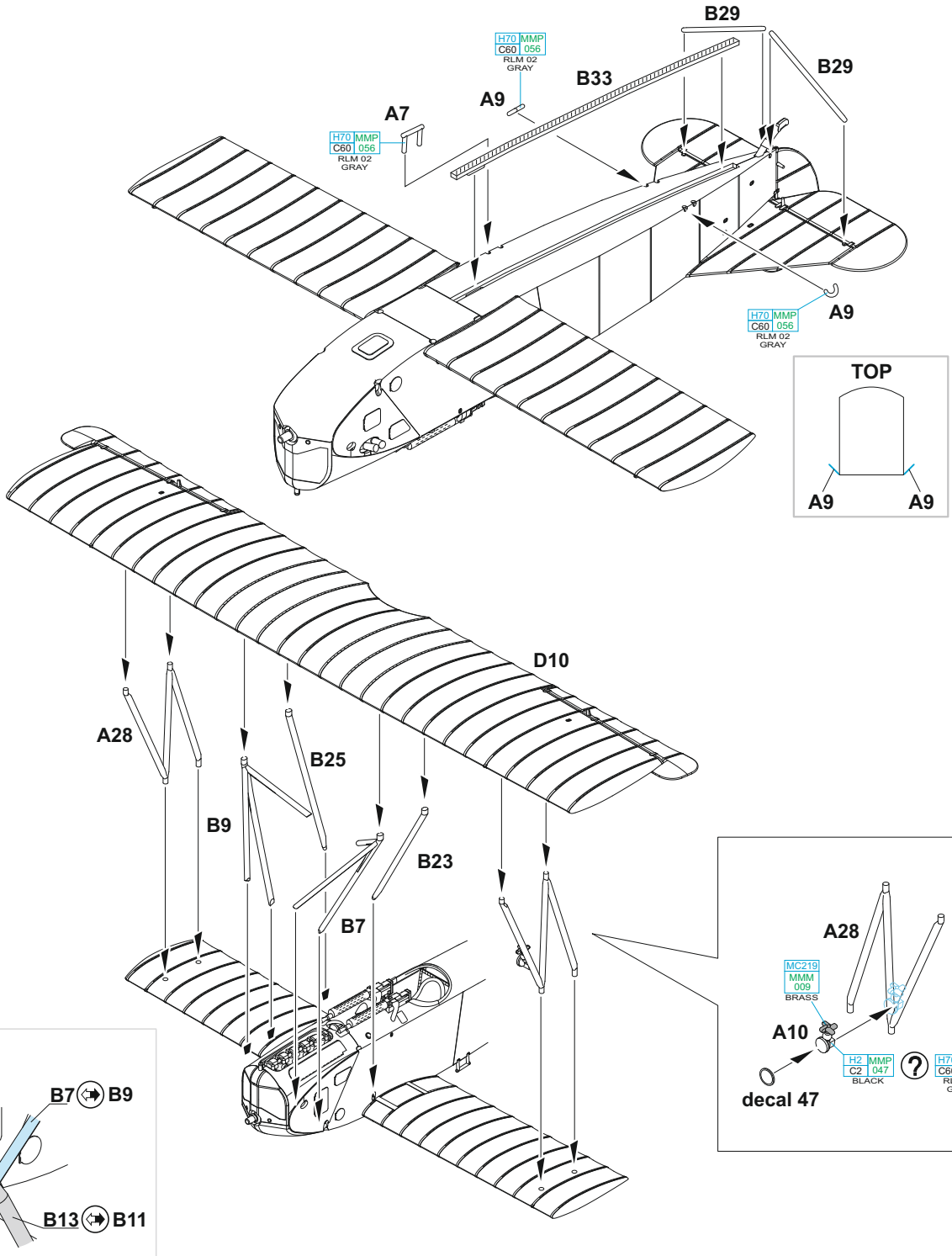
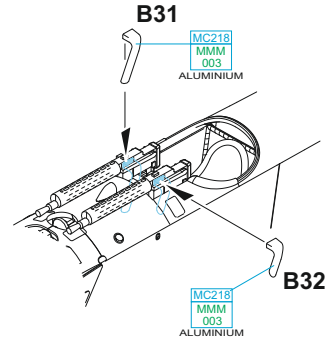
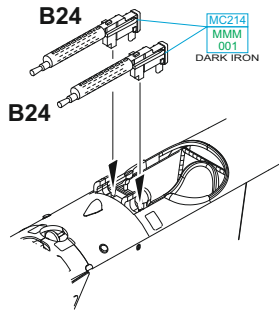
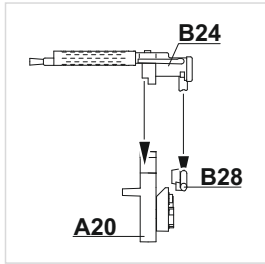
MARKINGS B;C;D ONLY

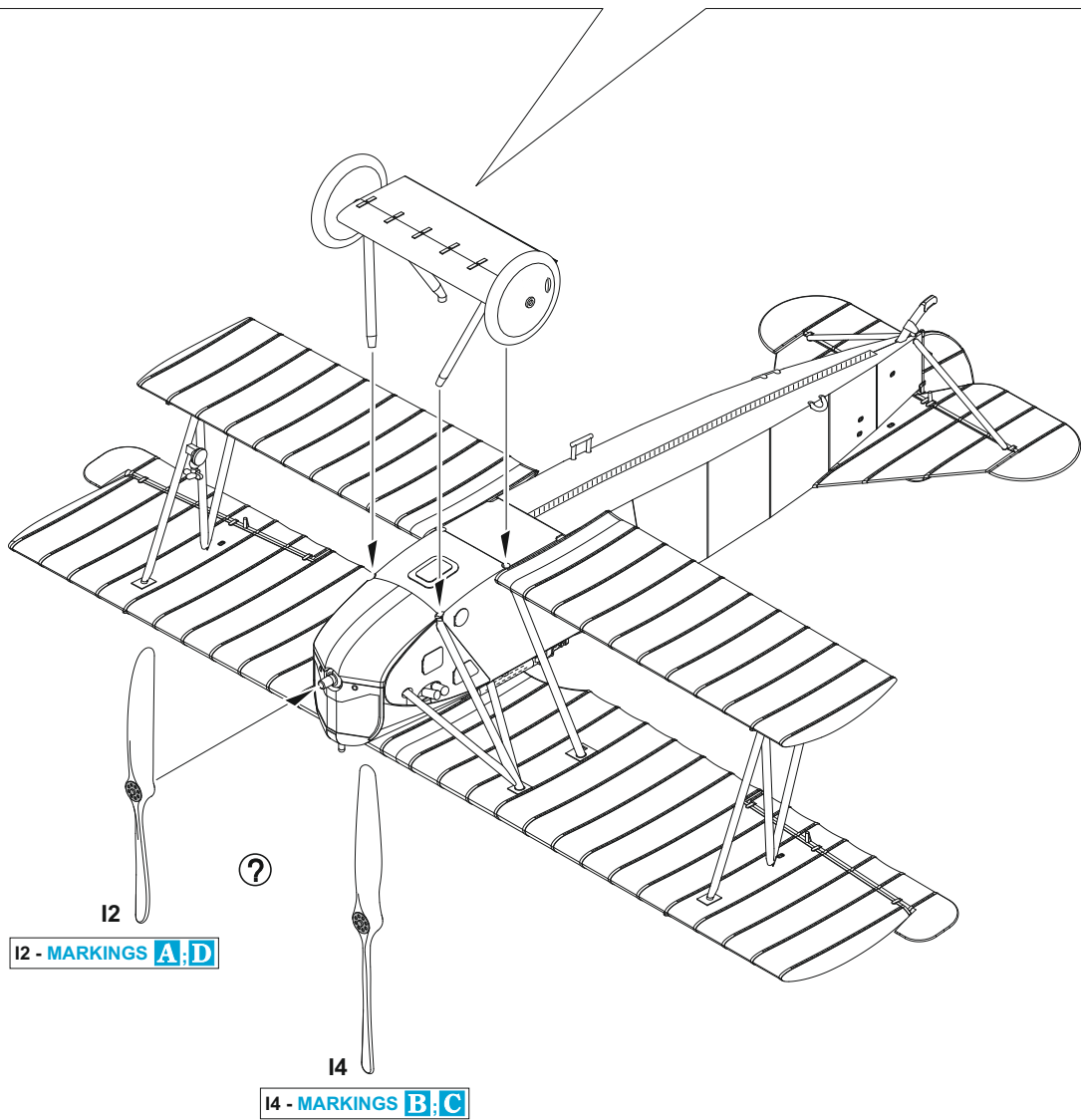
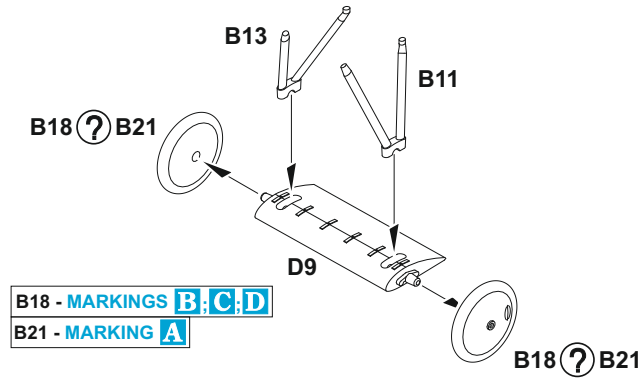


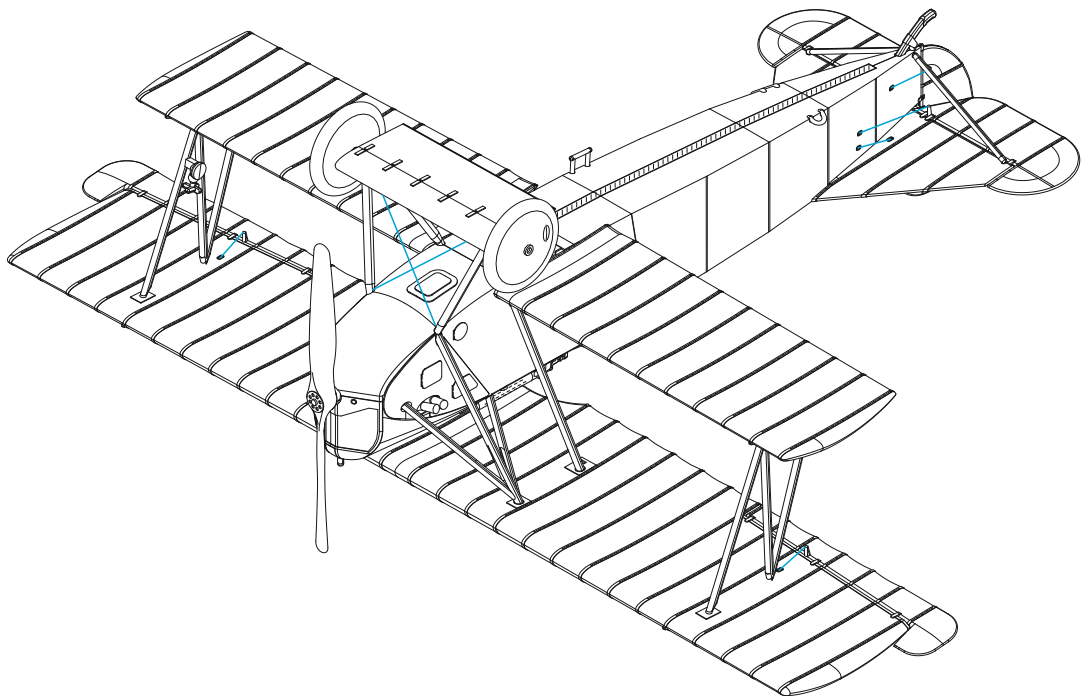
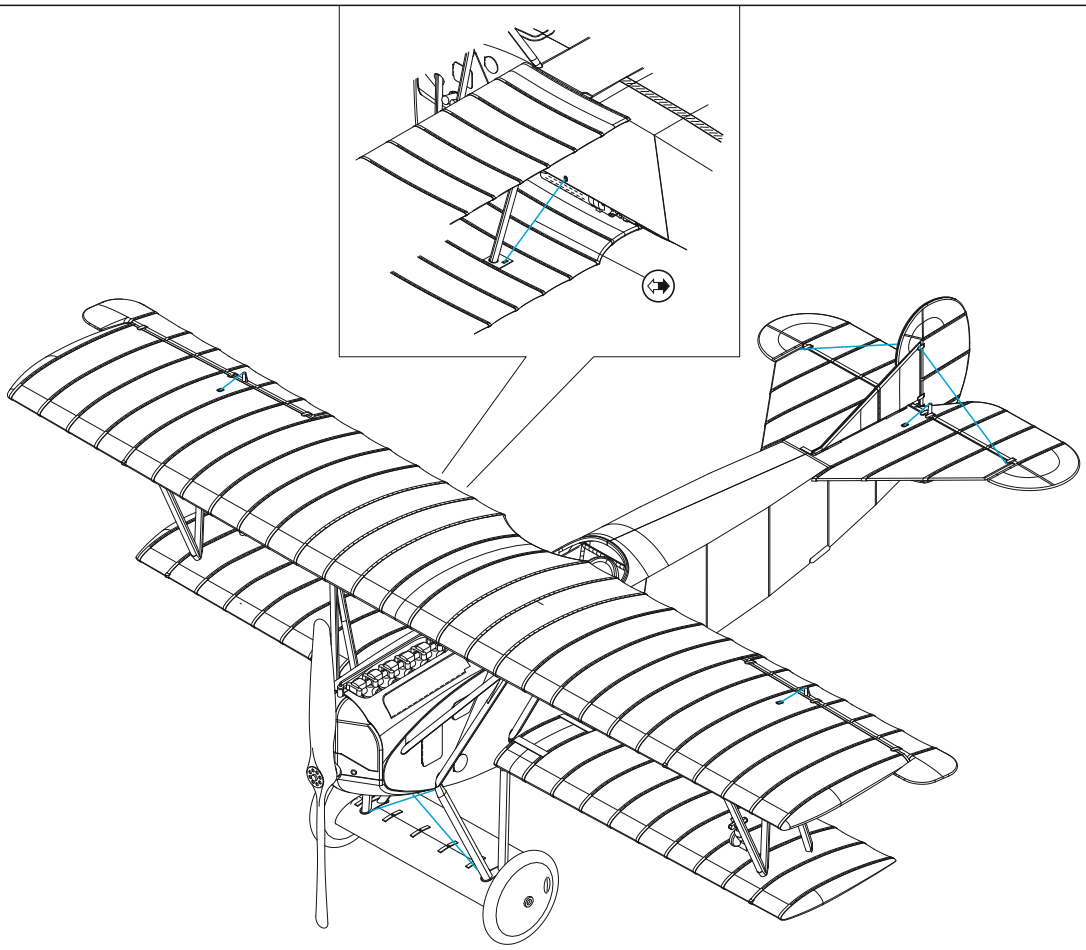
A31

A30 - MARKINGS A;B
 A31 - MARKINGS C;D

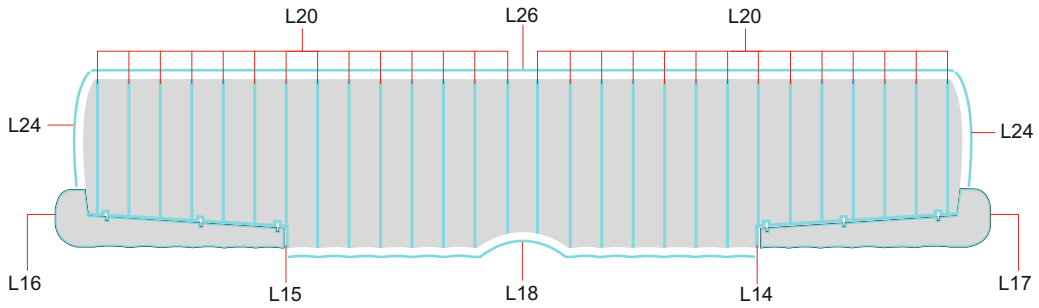




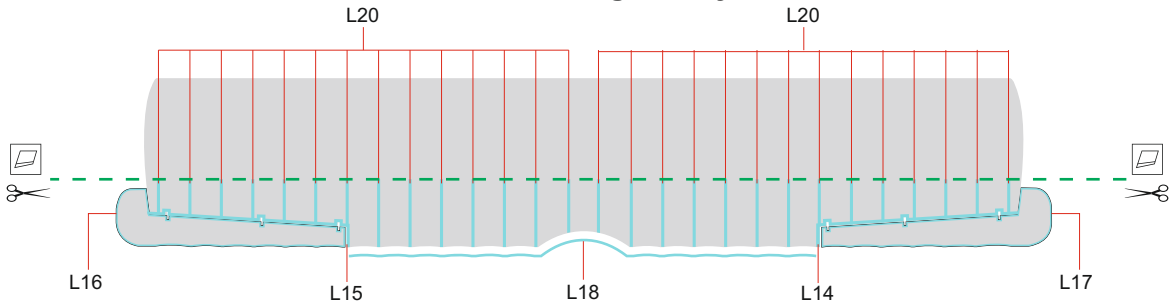




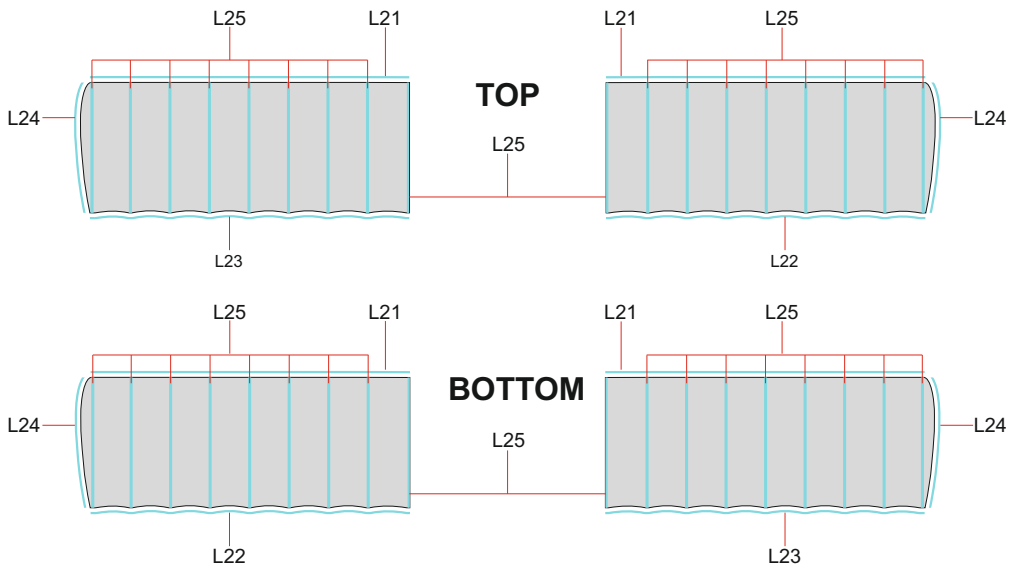
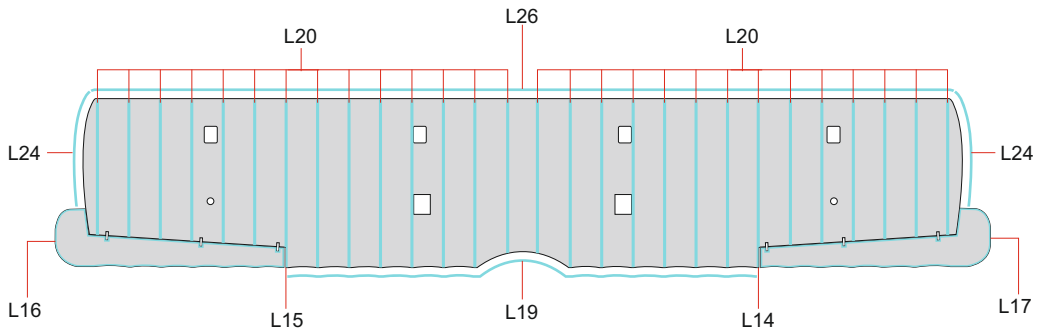
TOP



TOP Marking D only

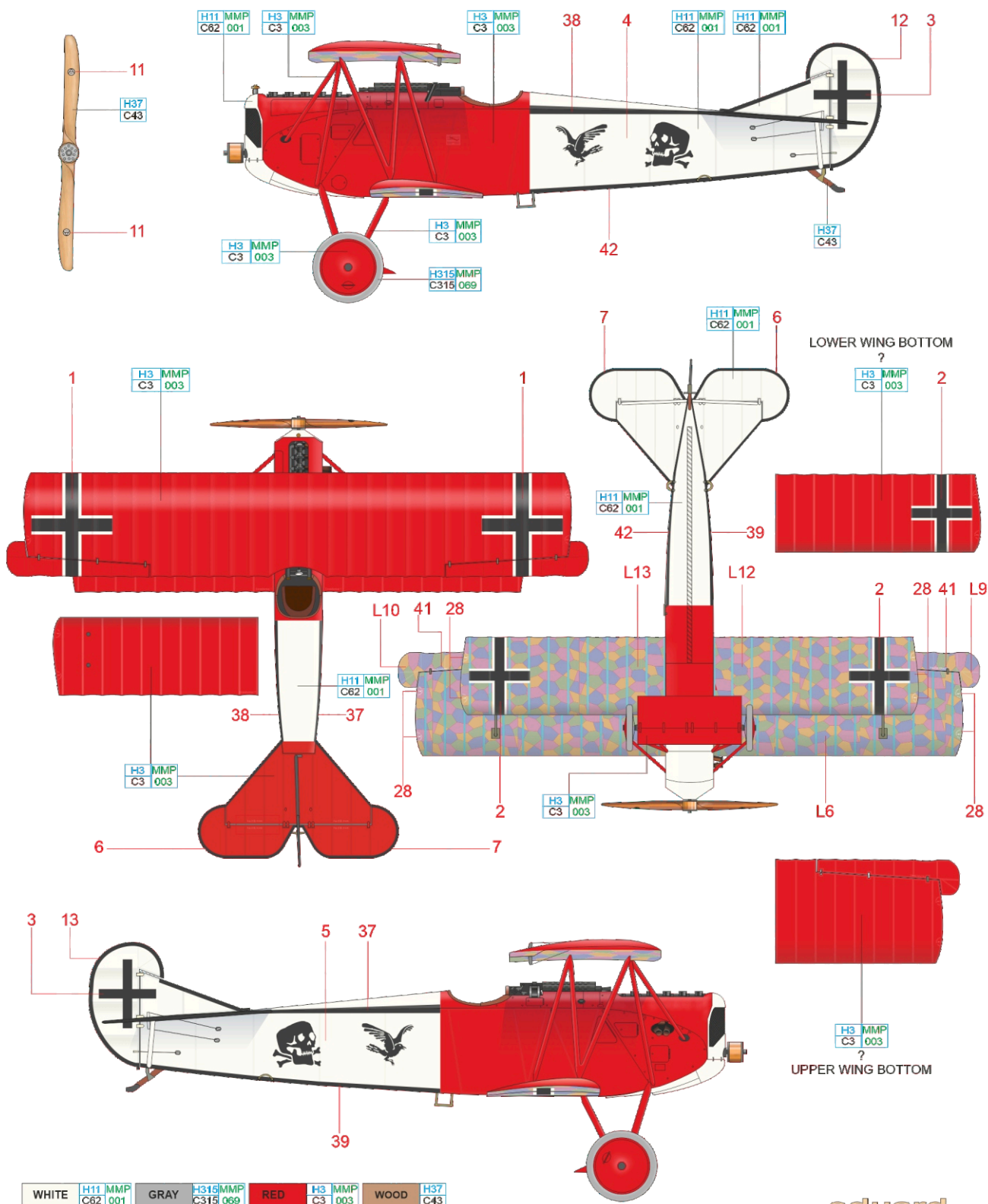


BOTTOM



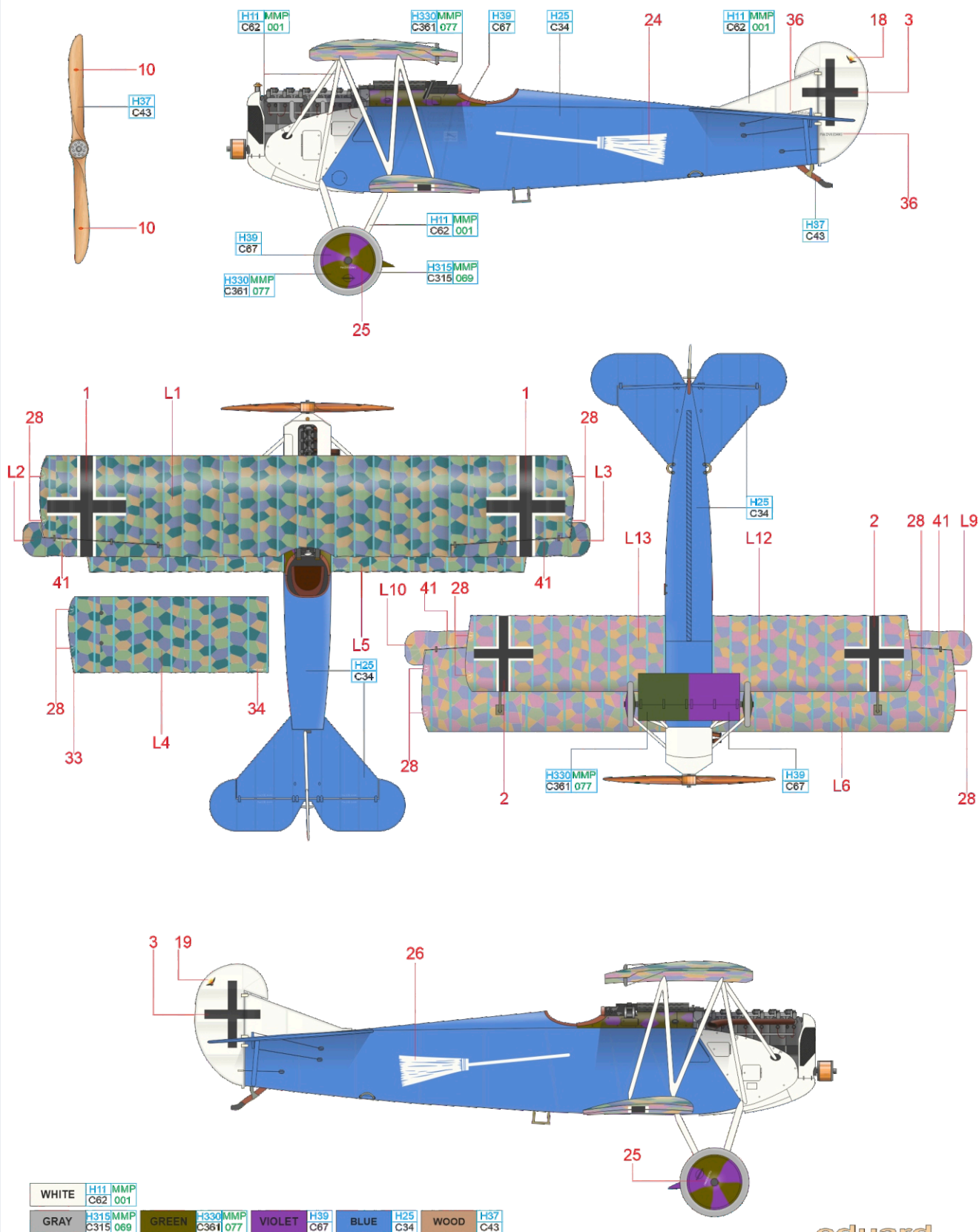
A Lt. d. R. Kurt Monnington, Jasta 18, Montoy-Flanville, Francie, srpen 1918

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 zůstal 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. Své 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.

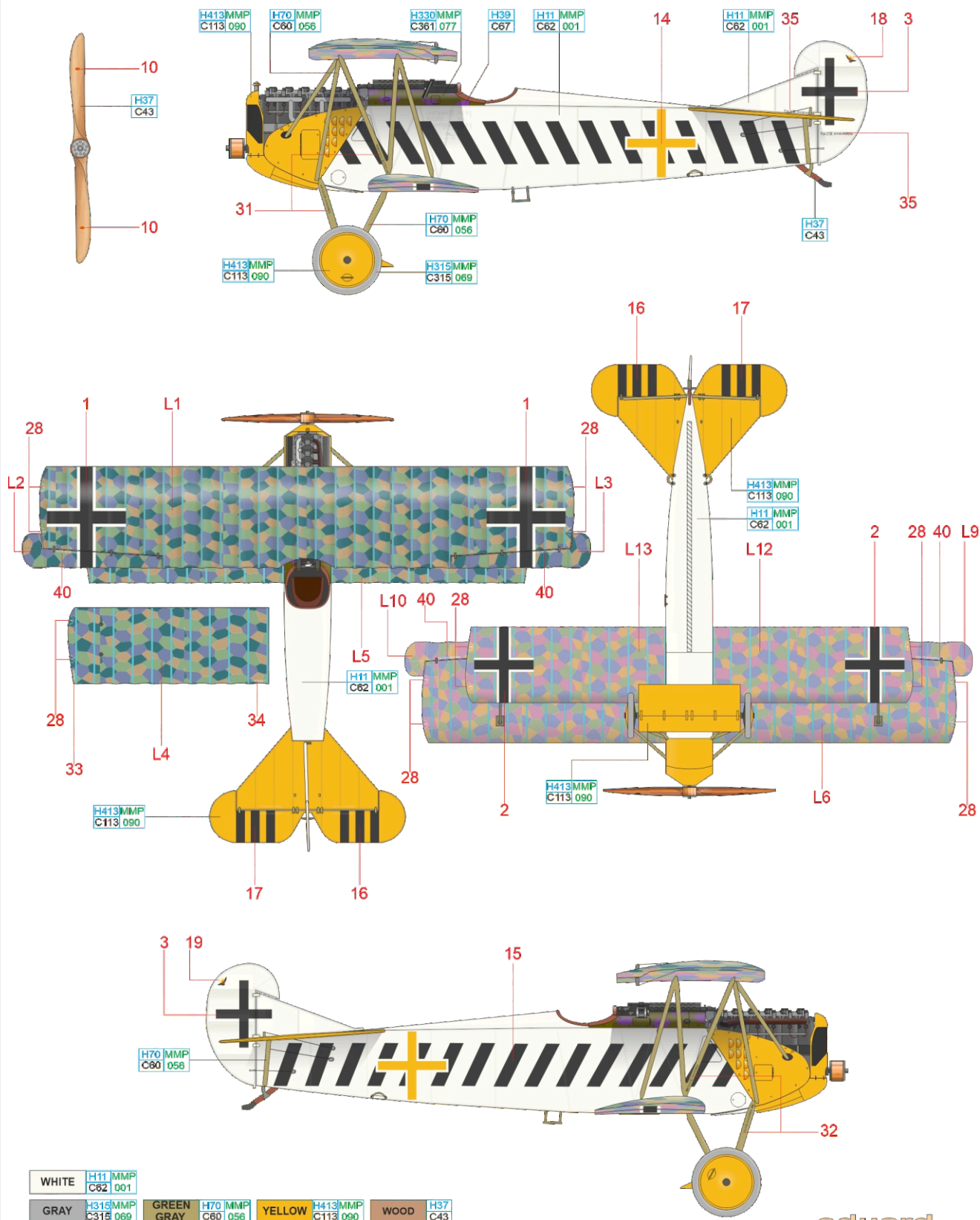


B Lt. d. R. Hans Besser, Jasta 12, Chéry-les-Pouilly, Francie, srpen 1918

Hans Besser dosáhl pouze jediného vítězství za svou kariéru stíhače a celkově o něm není mnoho informací kromě faktu, že sloužil jako příslušník Jasta 12, která byla od února 1918 součástí JG II. Besserův D.VII (OAW) měl modrý trup s bílou přídílí, křídla byla ponechána v barvě potahového leteckého plátna s čtyřbarevným potiskem (tzv. Lozange). Na trupu nesl Besserův D.VII po obou stranách kresbu bílého koštěte, což byla pravděpodobně narážka na podobnost německého výrazu pro koště (Besen) s příjmením Besser. Tento symbol byl namalován i na druhém zdokumentovaném D.VII se kterým Besser létal. I když tento stroj pocházel z rané produkce továrny OAW, byl již jeho motor osazen pozdějším provedením výfukového potrubí, kterému se pro jeho tvar říkalo „saxofon“.



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 přířídí a černými diagonálními pruhy po obou stranách. Zajímavostí je provedení trupového kříže. Ten byl podle známé a kvalitní fotografie stejné barvy jako příříd 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.



D Lt. Walter Blume, Jasta 9, Sissone, Francie, září 1918

Walter Blume byl velmi zajímavou osobností nejen coby prvoválečným stíhačem, 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 Blume používal několik D.VII s obdobným barevným provedením, tedy s černým trupem a stylizovaným B na bocích. Tento stroj měl polovinu horního křídla v bílé barvě a bílý pruh zespod spodního křídla. Obojí označovalo velitele jednotky.

