

1/72 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK
edition

#70131



INTRO

Jméno Fokker se do historie první světové války, která byla také první skutečnou leteckou válkou, zapsalo velmi významně. Fokker E.I umožnil první skutečné letecké souboje, Dr.I je zintenzivnil, zatímco příchod D.VII proměnil nebe nad frontou v dějiště divokých vzdušných rávek. 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 nebo 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 stíhací 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 začal zkoušet svůj závod ve Schwerinu přípravou nového dvouplátníku. Původně měl být poháněn rotačním motorem, nicméně, vzhledem k útlumu výroby Albatrosu D.V se objevila možnost použít řadové šestiválcové Mercedes D.IIIa o výkonu 120 kW (160 k). Fokkerův šéfkonstruktér Reinhold Platz využil všechna svá dosavadní ověřená řešení, přidal několik nových a vytvořil nový, odolný a výkonný prototyp s označením V 11 (Versuchsmaschine Nr. 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 trojplátníku Dr.I, stejně jako filozofie samonosného křídla s tlustým profilem, nyní ovšem ve formě jeden a půl plátníku (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 vývážným 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 Johannishalu a jeho dceřiná společnost OAW (Ostdeutsche 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 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 průslů na kapotěži 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

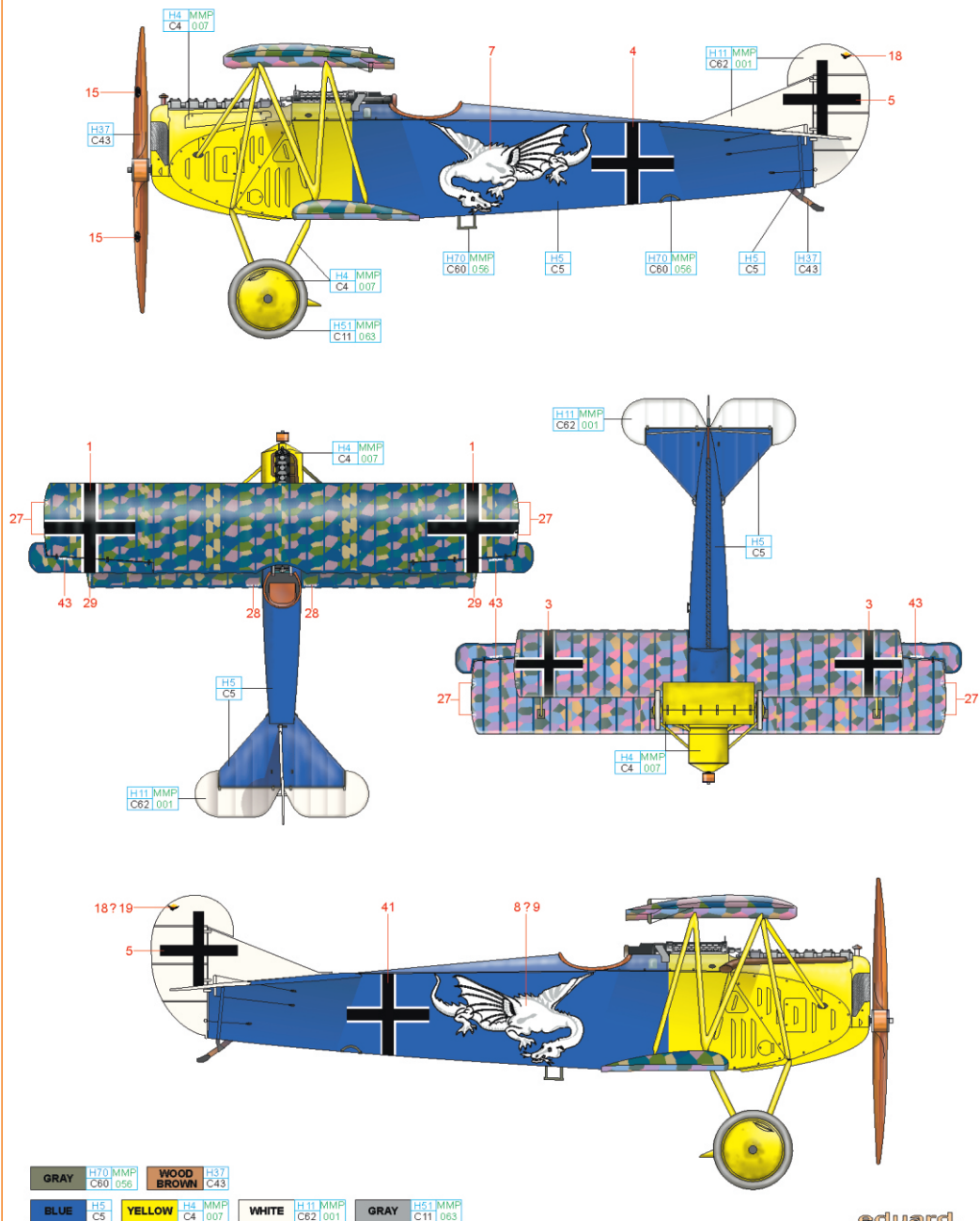
Fokkery D.VII se dostaly do služby u frontových jednotek v dubnu 1918 a jako první je obdržela první stíhací eskadra (Jagdgeschwader 1), tedy slavný Richthofenův „Létající cirkus“. Piloti hodnotili nový stroj vysoce, zejména jeho schopnost doslova „viset na vrtuli“ při vertikálním manévru, což jim umožňovalo útočit na nepřítel neetradičně zespodu. Obratnosti letounu a schopnosti křídla snášet vysoký úhel náběhu němečtí stíhací 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 (Magyar Általános Gépgyár) 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 (stíhacích, bombardérů - především všechny D.7 a noční bombardéry)“ má být předáno spojenečtím 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. N 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.

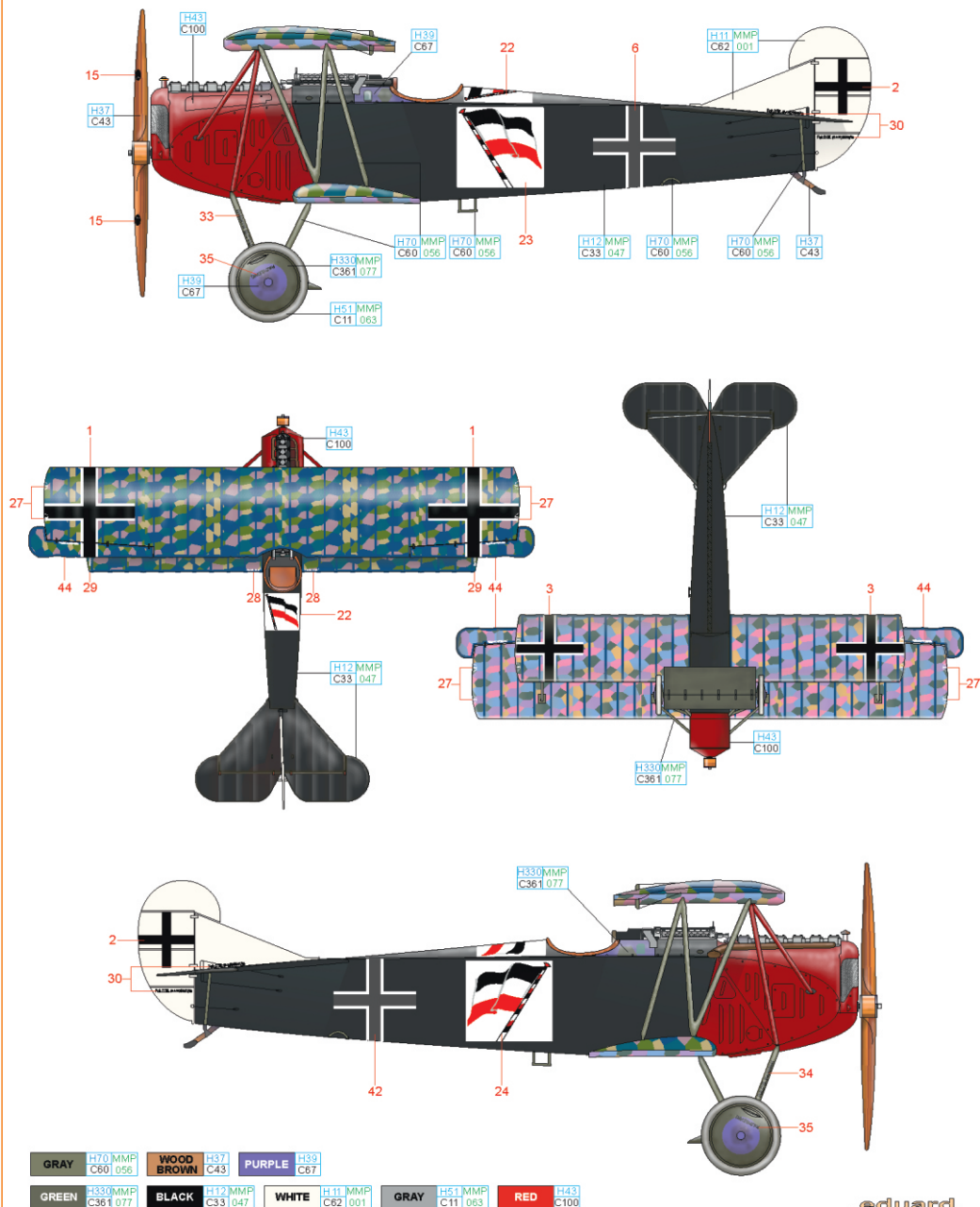
A Ltn. Wilhelm Leusch, Jasta 19, Trevír, Německo, říjen 1918

Rodák z Neussu v severním Porýní – Vestfálsku, narozený 15. října 1892, vstoupil do německého letectva v říjnu 1914 a nejprve létal s dvoumístnými stroji. V dubnu 1917 byl převelen od Jasta 13 k Jasta 19 a poté, co dosavadní velitel jednotky von Beaulieu-Marconay utrpěl těžké zranění, byl 18. října 1918 jmenován na jeho místo. Ltn. Leusch dosáhl celkem pěti vítězství, posledních tří v posledních týdnech války. Zemřel při havárii kluzáku 14. srpna 1921. Letoun vyrobený v závodech Ostdeutsche Albatros Werke měl trup i křídla potažené pětibarevným lozengem. Po dodání k Jasta 19 byl upraven do podoby, kterou nesly i další stroje této jednotky - trup dostal nátěr tmavě modrou barvou, před stroje byla žlutá. Drak na trupu je pilotovým osobním markingem.



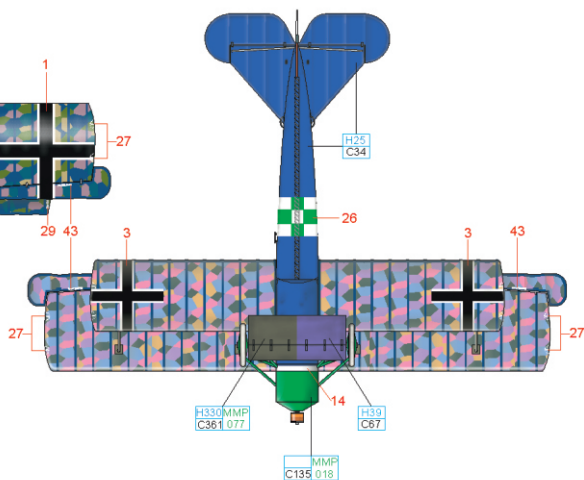
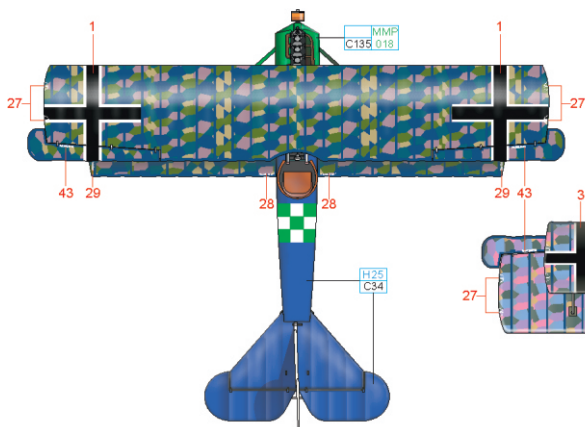
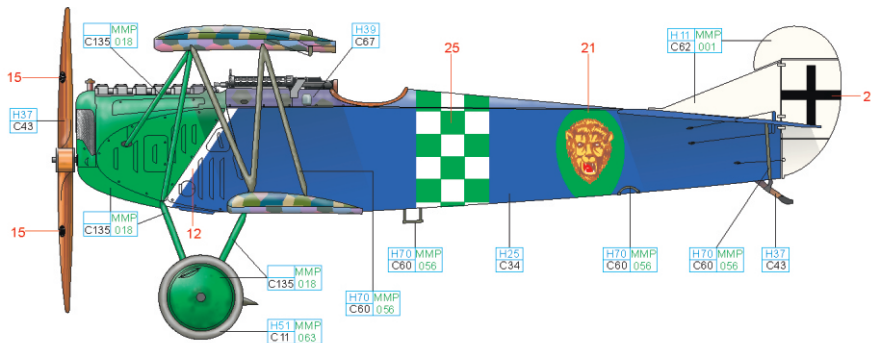
B No. 6441/18, Lt. Max Näther, Jasta 62, Preutin-Higny, Francie, říjen - listopad 1918

Max Näther se narodil 24. srpna 1899 ve slezské Tepliwodě (nyní Ciepłowody v Polsku) a do německé armády vstoupil v patnácti letech. V létě roku 1917 byl na vlastní žádost přerážen k letectvu, prošel výcvikem a v březnu 1918 byl zařazen k Jagdstaffel 62. Dne 7. července 1918 byl jmenován jejím velitelem a vedl ji až do konce války. Po skončení války pokračoval Max Näther ve vojenské službě, a zúčastnil se bojů na německo-polském pohraničí. Dne 8. ledna 1919 bylo jeho letadlo sestřeleno a pilot zabit nad městem Kolmar (Chodzież v nynějším Polsku) v boji s polskými povstalci. Trupy strojí Jasta 62 byly natírány černou barvou s červenou přídí, křídla byla ponechána v kamufláži z výroby. V případě tohoto Fokkeru D.VII se jednalo o pětibarevné lozence na spodních i horních plochách. Označení stroje v podobě německé císařské vlajky bylo Nätherovým osobním označením, taktó měl označený již svůj Albatros D.Va.



C Ltn. Franz Büchner, Jasta 13, Trevír, Německo, říjen 1918

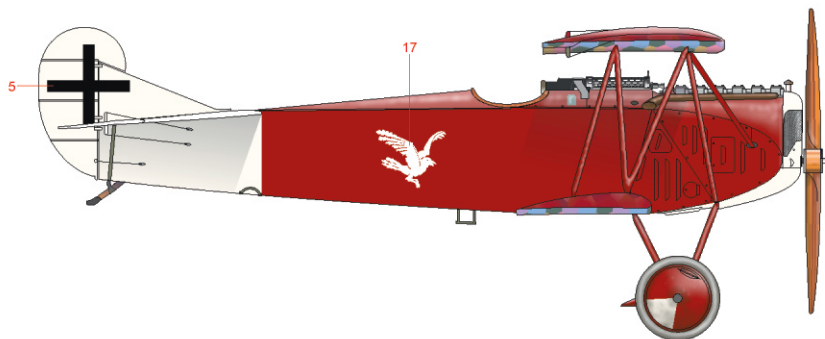
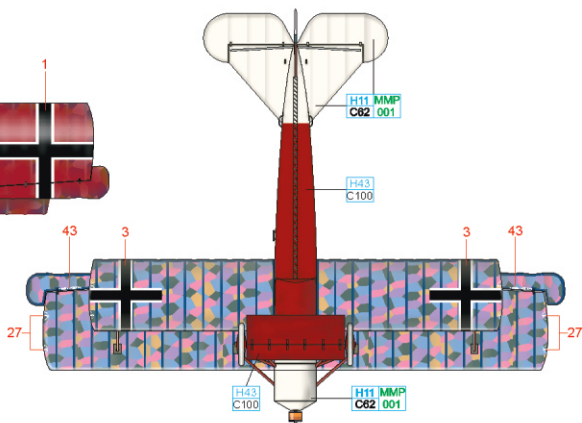
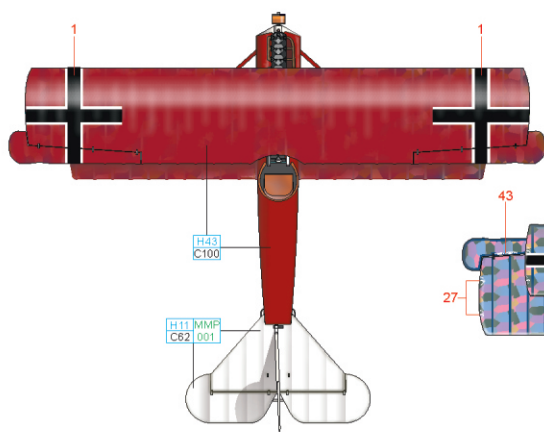
Rodák ze saského Lipska, Franz Büchner, se narodil 2. ledna 1898 a v šestnácti letech se dobrovolně přihlásil do armády, s níž absolvoval pozemní boje ve Francii a v Rusku. Na jaře 1916 byl přesunut k letectvu, kde nejprve létal u FFA 270. Ke stíhacímu letectvu se dostal až v březnu 1917, kdy byl převelen k Jasta 9, v září téhož roku následovalo převelení k Jasta 13, u níž sloužil až do konce války, od 15. června 1918 ve funkci velitele jednotky. Během Velké války dosáhl 40 sestřelů nepřátelských letadel. Den 18. března 1920 byl zabit během občanských nepokojů v Německu, jeho letadlo bylo sestřeleno během průzkumného letu nedaleko rodného města. Stroje Jasta 13 byly snadno rozpoznatelné díky zbarvení trupu modrou barvou a přidě barvou zelenou. Franz Büchner si na trup svého Fokkeru D.VII nechal namalovat hlavu vlkodlaka na zeleném poli. Křídla byla potažena pětibarevným plátnem.



GREEN	H330 MMP C361 077	WOOD BROWN	H37 C43	PURPLE	H39 C67
GREEN	MMP C135 018	BLUE	H25 C34	WHITE	H11 MMP C62 001
				GRAY	H51 MMP C11 063
				GRAY	H70 MMP C60 056

D Ltn. August Raben, Jasta 18, Möntingen (nyní Montoy – Flanville), Francie, říjen 1918

Po převzetí Jasta 18 14. března 1918 poručíkem v záloze Augustem Rabenem, který předtím vedl Jasta 11, došlo i ke změně zbarvení stíhaček této jednotky. Původně měly červenou před a zbylé horní a boční plochy byly tmavě modré. Nově měly stroje shora a z boku celou před včetně horních ploch křídel v červené barvě, zadní část trupu a ocasní plochy dostaly bílý nátěr. Na bocích trupu byl vyobrazen černý nebo bílý pták mající symbolizovat velitelojmeno, neboť Rabe v překladu znamená „havran“.



GRAY H70 MMP C60 056 WHITE H11 MMP C62 001 GRAY H51 MMP C11 063 RED H43 C100 WOOD BROWN H37 C43

eduard

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

Rodák z Elberfeldu (dnes součást Wuppertalu), Alfred Greven se narodil v roce 1897 a po vystudování gymnázia se v září 1914 dobrovolně přihlásil do armády. Po zranění byl převelen k letectvu, ke konci Velké války sloužil u Jasta 12, u níž během posledních dvou měsíců dosáhl celkem čtyř sestřelů. V roce 1920 začal podnikat ve filmovém průmyslu, v roce 1931 vstoupil do NSDAP a v roce 1940 byl jmenován ředitelem nově založené společnosti Continental Film. Po 2. světové válce pokračoval v působení ve filmovém průmyslu, během svého života vyprodukoval 59 filmů. Zemřel 9. února 1973 v Kolíně nad Rýnem. Trup Grevenova stroje byl natřen barvami jako další stroje od Jasta 12, bílou předí doplňoval trup natřený modrou barvou. Na trupu nesl označení v podobě bílého blesku, které měl na trupu i Grevenem v létě 1918 používaný Siemens Schuckert D.III.

