

eduard

LIMITED EDITION  
DUAL COMBO

1/72

Fokker Fokker!

## STAVEBNÍ NÁVOD

Během čtyř let první světové války se letecká technika vyvíjela do té doby nevídaným tempem. Všechny hlavní válčící strany rychle odhalily potřebu jednomístných stíhacích strojů coby zbraně, která by zabránila protivníkovi úspěšně provádět průzkumné lety. V mnoha případech znamenal vývoj již existujících typů jen drobná vylepšení, ale téměř každá nová konstrukce v sobě skrývala inovace, které byly významné až přelomové.

autor: Jörn Leckscheid

Jeden z takových vývojových zlomů představovala série Fokkerů E-Type, což byly první stíhací letouny vyzbrojené (funkční) synchronizací pro střelbu pevným kulometem skrze vrtulový disk. Úspěch tohoto letounu proslavil Fokkera na obou stranách fronty, nicméně jeho několik následujících typů (jako pozdější E.IV a také D.I až D.IV) představovalo jen dílčí vylepšení původní konstrukce.

V případě Fokkeru tedy přišel další důležitý vývojový krok ve vývoji stíhacích letounů až v podobě trojplátníku Dr.I, kterým bylo do sériové výroby poprvé zavedeno samonosné křídlo. To zbavilo konstruktéry nutnosti zpevňovat nosné plochy výztužnými lankami.

V době, kdy se první Dr.I dostaly na konci srpna 1917 na frontu, představovaly standardní výzbroj německých Jagdstaffeln Albatrosy řady D (většinou D.III a D.V), jejichž raná verze (D.I) se dostala na frontu o rok dříve. Následující verze Albatrosů pak byly pouze vylepšováním původní konstrukce a v průběhu léta 1917 již nebyly výkony těchto strojů konkurenceschopné v porovnání s novými britskými a francouzskými typy, jako SPAD XIII, Sopwith Camel a SE.5a.

### Vývoj

Němečtí stíhači nutně potřebovali lepší vybavení, proto se Idflieg (Inspektion der Fliegertruppen, In-

spektorát německých leteckých jednotek) rozhodl vyzvat všechny domácí výrobce, aby přihlásili své nejnovější konstrukce jednomístných strojů do soutěže na nový standardní stíhací letoun. Soutěž byla naplánována na druhou půli ledna 1918 a uskutečnila se na letišti Berlin-Adlershof.

Anthony Fokker cítil, že se jedná o skvělou příležitost získat pro svou továrnu opět velký armádní kontrakt, takže soutěž obeslal šesti prototypy. V kontrastu s tím Albatros, jehož zástupci si museli být vědomi zastarávání svých strojů, představil v Adlershofu pouze další vývojovou variantu svého D.Va, vylepšeného instalací nových motorů Mercedes D.IIIa a BMW IIIa.

Nebylo překvapením, že Fokkerovy prototypy sklídily jednohlasné uznání ze strany mnoha zkušených frontových stíhačů, kteří přihlášené stroje hodnotili. V kategorii strojů poháněných řadovým motorem se pak největší pozornosti a uznání dočkaly prototypy Fokker V.11 a V.18. V obou případech se jednalo o stroje se samonosným křídlem s chladičem umístěným v přídi před motorem, což byl radikální odklon od do té doby standardní koncepce firmy Albatros.

Na obou zmíněných prototypech V.11 a V.18 bylo provedeno několik změn v zájmu zlepšení směrové stability a vyřešení drobných nedostatků, nicméně produkční Fokker D.VII byl přímým derivátem těchto dvou konstrukcí. V únoru 1918 pak obdržel Fokker první objednávku na 300 kusů D.VII, po které následovaly čtyři další kontrakty dohromady čítající tisíc strojů tohoto typu. Protože výrobní kapacity Fokkerovy továrny nemohly držet s požadavky frontových jednotek krok, Albatrosu a jeho pobočce O.A.W. již nebyly zadány žádné další objednávky na D.Va. Namísto toho dostaly obě továrny za úkol vyrábět nové fokkery v licenci.

## Do boje

První série Fokkerem vyrobených D.VII byla přepravena na frontu v dubnu 1918 a první jednotkou, která byla na konci měsíce na nový typ přezbrojena, se stala s největší pravděpodobností Jasta 10. Další stíhací jednotky následovaly tak rychle, jak to jenom výroba dovolovala. Například jednotky Jasta 11 a Jasta 6, které byly součástí JG I, přezbrojily na D.VII v květnu 1918. Tyto jednotky předaly své stárnucci Fokkery Triplane sousedním letkám, do té doby stále vyzbrojeným zastaralými Albatrosy a Pfälzy.

Nový letoun se samonosným křídlem si získal okamžité sympatie všech pilotů, kteří měli to štěstí, že na něm mohli začít létat. Piloti zejména oceňovali jeho rychlost, která, navzdory tomu, že byly letouny poháněny „starým“ typem motoru Mercedes, umožňovala držet krok se všemi protivníky. Dále oceňovali snadnou pilotáž a také schopnost udržovat si letové výkony i ve větších výškách. Drak navíc snesl až překvapivě velká poškození za letu. Stíhací eso JG I Richard Wenzl uvedl, že Lt. Fritz Friedrichs přistál bezpečně se svým D.VII poté, co byl jeden nosník spodního křídla zcela zničen zásahem flaku. Něco takového by bylo s Albatrosem D.Va nemyšlitelné.

Na sklonku června 1918 se na frontu dostaly také první exempláře poháněné motorem BMW IIIa. Ty, které byly vyrobeny přímo Fokkerem, byly označovány jako D.VII F a nový motor jim zajistil nárůst výkonu na hodnotu okolo 230 koní, přičemž si svou výkonnost udržel až do výšky 6000 m. Výrazně se také zvýšila stoupavost, což umožnilo novou taktiku jednotek vyzbrojených těmito stroji. K nepříteli se jejich piloti blížili v nižší výšce, poté rychle vystoupali nad jeho úroveň a zaútočili s převýšením.

Z bojových reportů protivníků bylo jasné, že D.VII hodnotili jako mimořádně nebezpečného protivníka. Jako příklad můžeme uvést interview s jedním z amerických letců z první světové války, který uvedl, že v průběhu září 1918 dostaly jednotky vyzbrojené letouny SPAD XIII příkaz vyhýbat se soubojům s D.VII. Fokker byl totiž považován za výkonnostně lepší ve všech ohledech s výjimkou rychlosti ve střemhlavém letu. Když uvážíme, že SPAD XIII byl v té době standardním stíhacím letounem jak



Prototyp Fokker V.11

foto: NIMH.NL archive

u francouzských, tak amerických leteckých jednotek, pak je zřejmé, že D.VII zajistil kompletní obrat oproti situaci, která panovala na frontě o rok dříve. Ti piloti, kteří neměli tolik štěstí a museli dál létat na zastaralých Albatrosech, Pfälzech a Rolandech, jen závistivě sledovali své kolegy od jiných jednotek létajících na D.VII. Některé méně úspěšné jednotky, nebo ty, které byly umístěny v klidnějších oblastech fronty, totiž musely na nové D.VII čekat do srpna, nebo dokonce až do září 1918.

Rudolf Stark, velitel Royal Bavarian Jasta 35 shrnul mimořádné vlastnosti Fokkeru D.VII v jediné větě: „Fokker byl plnokrevník, který následoval poslušně



foto: Alex Imrie via Greg VanWyngarden

Willi Gabriel v kokpitu svého Fokkeru D.VII 286/18 v podobě před domalováním oranžového pruhu na trup.

**Jeden z mnoha kořistních Fokkerů D.VII. Všechny exempláře měly být předány spojencům.**



foto: SDASM archive

**Rudolf Berthold před svým Fokkerem D.VII ve stadiu nedokončeného přebarvení.**



foto via Jörn Leckescheid

i nejméně pokyn řízení a téměř předvídal každý pilotův záměr."

Jak se počet D.VII zvyšoval, tak se rozrůstala i kóna sestřelů pilotů a jednotek jimi vyzbrojených. Někteří piloti po přesedlání na D.VII začali své skóre zvyšovat opravdu velmi rychle. Takovým příkladem byl i Ernst Udet, který dvacetí ze svých 62 sestřelů dosáhl během 22 srpnových dní, kdy létal na D.VII F. Nebo jiný příklad: Jagdstaffel 40 zaznamenala v období od září 1917 do poloviny června deset sestřelů. Pak obdržela na konci června první D.VII a během doby zbývající do konce války (čtyři a půl měsíce) hlásila 43 sestřelů. Z dostupných záznamů sice nevyplývá zcela jednoznačně, že bylo všech dosaženo na D.VII, ale zřejmě tomu tak opravdu bylo.

Hned několik autorů označilo Fokker D.VII za nejlepší stíhací letoun první světové války, což může, ale nemusí být pravda. Je však nepochybné, že to byl barevně nejpestřejší letoun, neboť postupně obdržel zbarvení a symboly prakticky všech německých armádních a námořních letek a osobní symboly většiny tehdejších německých stíhacích es.

#### Více o Fokkerech od Fokkera

V průběhu výroby ve Schwerinu prošel D.VII množstvím modifikací, které mírně pozměnily jeho vzhled. S výjimkou prvních prototypů byla křídla potažena látkou s barevnými tištěnými polygony, které se obecně a nesprávně říká „lozenge“. Tato látka byla používána ve čtyřbarevném a pětibarevném provedení a používány byly v průběhu výroby obě verze. Typickým znakem D.VII z produkce továrny Fokker byly porty (pruhu látky zesilující potah v místě uchycení k žebřím) řezané z látky potištěné polygonovým vzorem. Ke konci války převzaly tuto praxi také továrny O.A.W. a Albatros.

Trup Fokkerem postavených D.VII byl zpočátku potahován nepotištěným plátnem, které dostalo pro Fokker typický „stíraný“ zelený nátěr, podobný tomu, jaký byl používán na Dr.I. Fotografie dokladují, že od stroje s číslem 379/18 byl také trup potahován látkou s tištěným polygonálním vzorem.

Na několika málo prvních D.VII se ještě objevil starý typ výsostných znaků v podobě železného kříže, ty však byly velmi rychle nahrazeny zprvu velmi silnými trémovými kříži. Ty se po sérii nařizení týkajících se podoby výsostných znaků postupně ztenčovaly, jakoby tím ilustrovaly vývoj stále se tenčících potravinových přídělů velké části německého obyvatelstva v průběhu posledního roku války.

Také kapotáž motoru zaznamenala řadu změn. Původně byl výfuk motoru vyveden skrze pravý boční panel na přídi, ale již od druhé výrobní série byl zaveden výše montovaný výfuk „saxofonového“ typu, který byl zpočátku schován pod krytem.

V průběhu pozdního jara a léta 1918 se začaly v kapotáži objevovat otvory a výdechy, které měly zlepšit odvětrávání motorového prostoru. Ty byly u sériových strojů aplikovány dokonce ještě předtím, než došlo v průběhu července k sérii požárů za letu, které zavinily smrt několika pilotů. Nakonec bylo zjištěno, že kumulace tepla pod kapotáží v prostoru nábojových pásů společně s vysokými letními teplotami zavinila spontánní vznícení fosforové munice, která zapálila palivovou nádrž.

Julius Bender, pilot Jasta 4, dokázal z takto hořícího letounu úspěšně vyskočit a zachránit se na padáku. Jeho hlášení pak pomohlo identifikovat hlavní problém. Ten byl následně vyřešen přidáním dalších odvětrávacích otvorů v kapotáží a dočasným zákazem používání fosforové munice.

Mnohé D.VII nejen že přečkaly konec války, ale sloužily až do třicátých let v mnoha letectvech po celém světě a také si zahrály v řadě leteckých filmů té doby, což jen přispělo k nehybnoucí slávě tohoto letounu.



foto via Jörn Leckscheid

**Fokker D.VII pozdní produkce ze Schwerinu patří Heinzí Küstnerovi z Jasta 18. Z fotografie je možno vyčíst, že barva pruhů na vodorovných ocasních plochách je zřejmě stejná jako zbarvení příde a světlejší než černý kříž.**

#### Vojenská čísla přidělená sériím u Fokkeru vyráběných D.VII

227/18	-	526/18
4250/18	-	4449/18
5050/18	-	5149/18
7604/18	-	7805/18
10347/18	-	10399/18

**Harald Auffarth před svým D.VII 387/18. Má se zato, že horní plocha křídla měla lozenge potah zbarvený buď zelenou nebo žlutou barvou.**



foto via Jörn Leckscheid

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 započítím 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  
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽÍT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



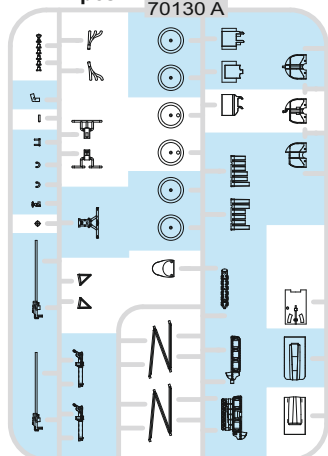
PIÈCES



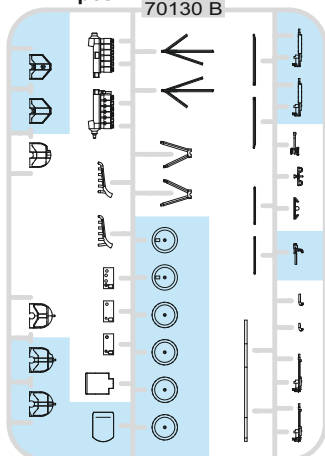
部品

## PLASTIC PARTS

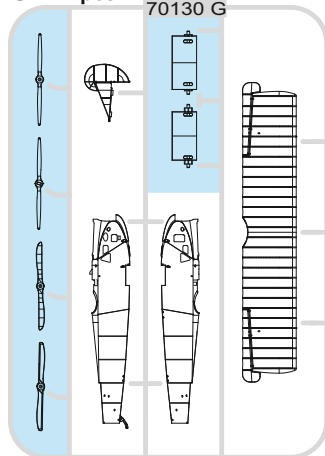
A&gt; 2 pcs.



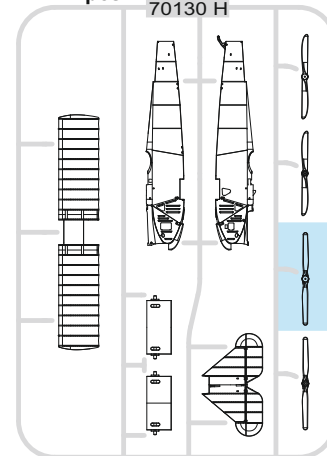
B&gt; 2 pcs.



G&gt; 2 pcs.

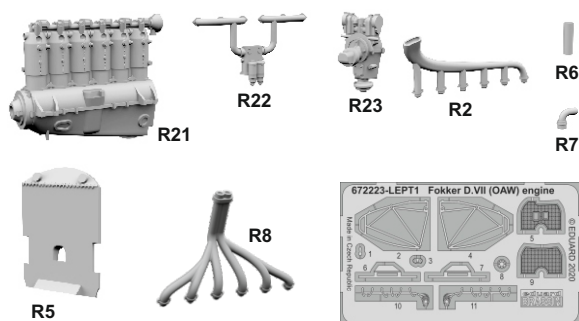


H&gt; 2 pcs.

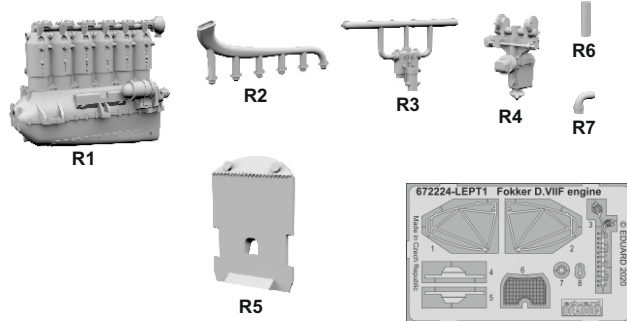
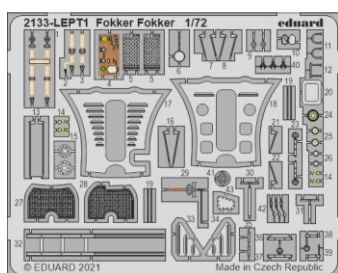


RP - RESIN PARTS

672 223 Fokker D.VII (OAW) engine / Mercedes D.III



672 224 Fokker D.VIIF engine / BMW IIIa

PE - PHOTO ETCHED  
DETAIL PARTS  
2 pcs.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



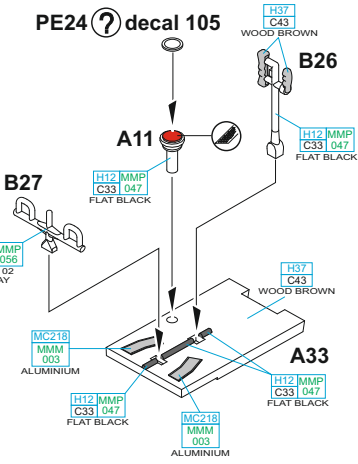
色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	[MMP-047]	BLACK
H3	C3	[MMP-003]	RED
H4	C4	[MMP-007]	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	[MMP-001]	FLAT WHITE
H12	C33	[MMP-047]	FLAT BLACK
H15	C65	[MMP-048]	BRIGHT 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
H413	C113	[MMP-090]	YELLOW
H414	C114	[MMP-003]	RED
H418	C118	[MMP-055]	LIGHT BLUE
H422	C122	[MMP-053]	LIGHT GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		[MMM-006]	STEEL
MC214		[MMM-001]	DARK IRON
MC218		[MMM-003]	ALUMINIUM
MC219		[MMM-009]	BRASS

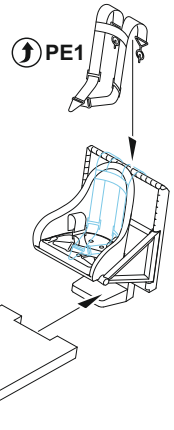
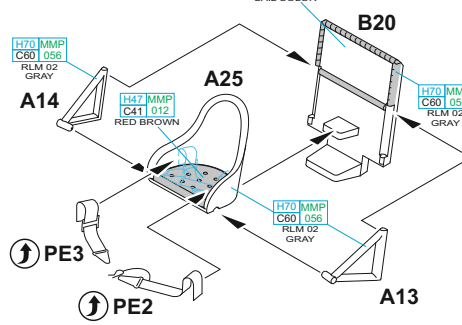
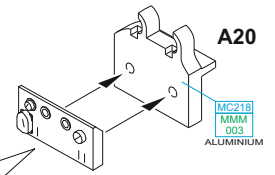
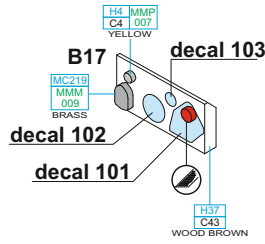
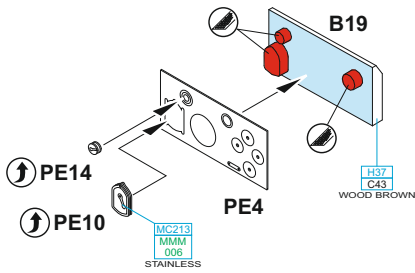
**A**

PE24 ? decal 105

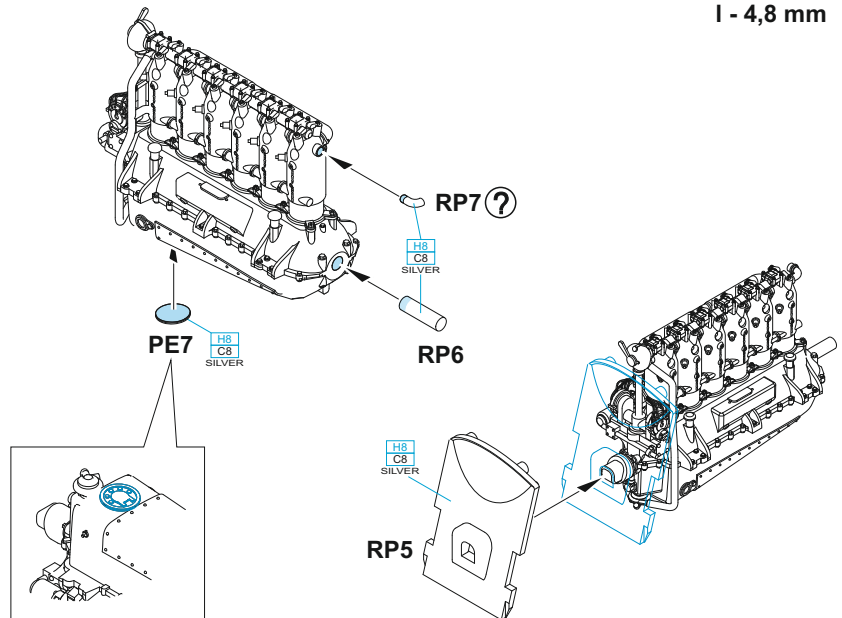
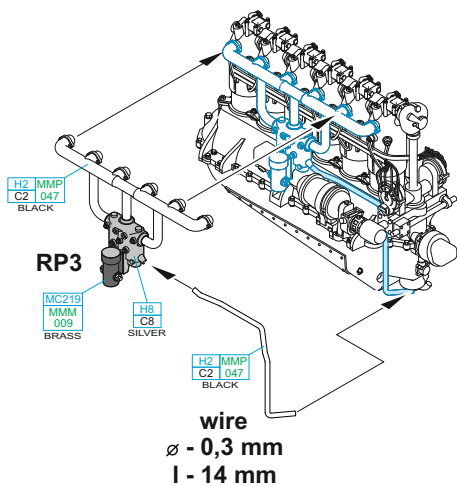
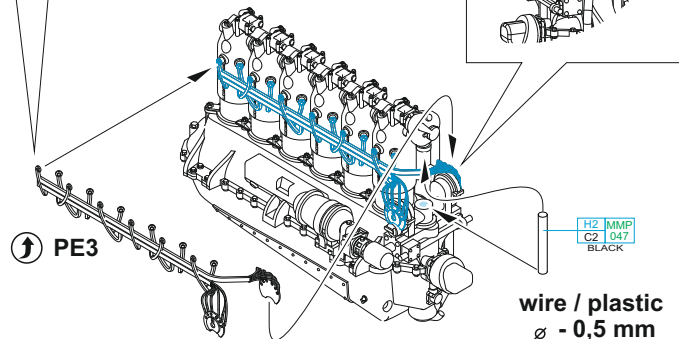
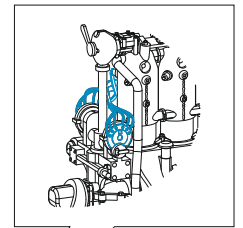
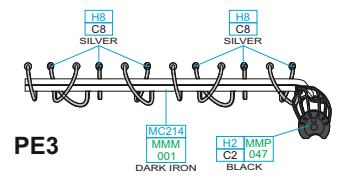
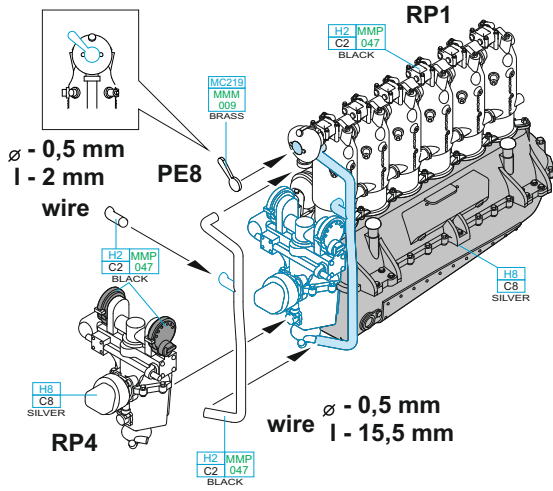


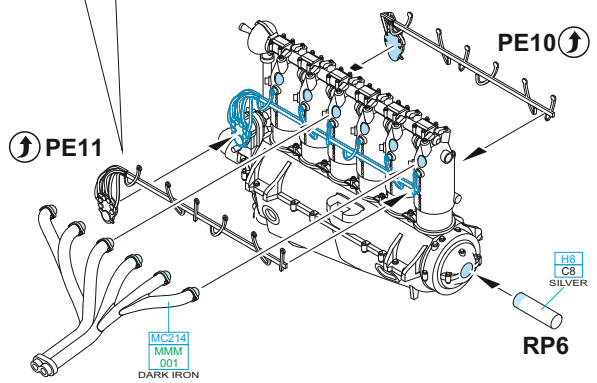
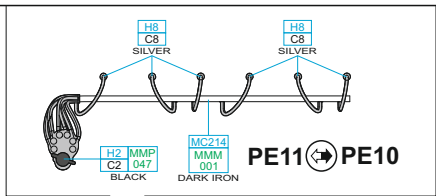
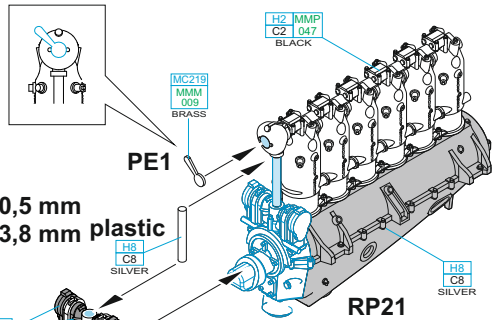
decal A11 - MARKINGS  
**C E F G H I J K L**  
 H85 C45 SAIL COLOR - MARKINGS **A B D**

decal A11 ? H85 C45 SAIL COLOR

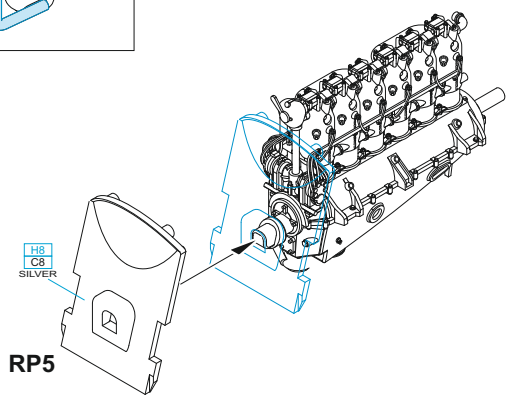
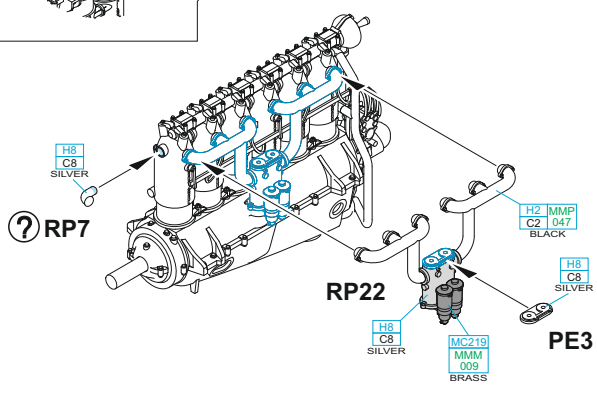
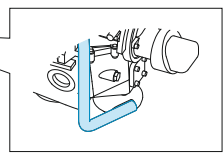
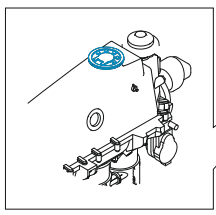
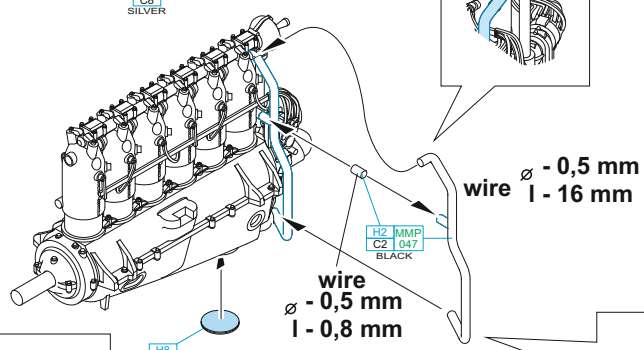
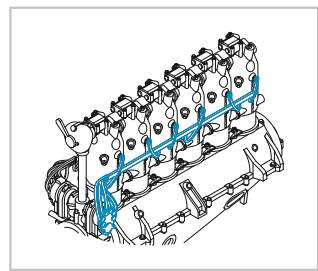
**B****C**

eduard BRASSIN

MARKINGS **I - L** 672 224

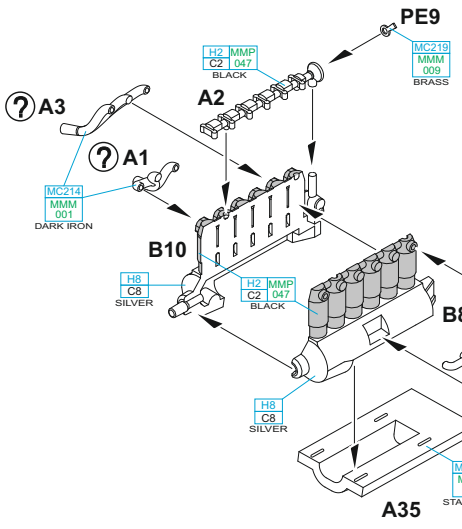


**RP8 - MARKINGS  
A; B; C; D; G ONLY**

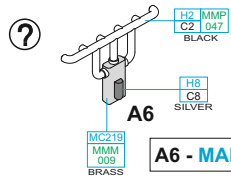


**C**

**A1, A3 - MARKINGS  
A; B; C; D; G ONLY**

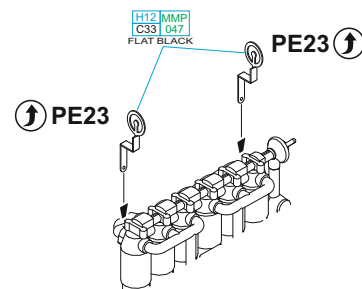
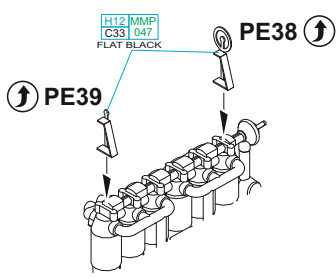
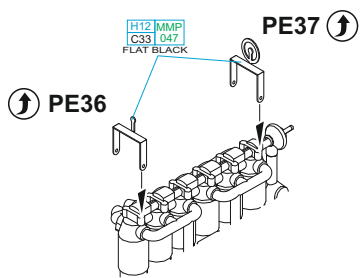


**A8 - MARKINGS A-H**



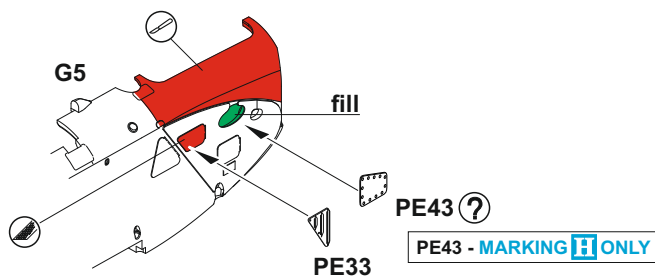
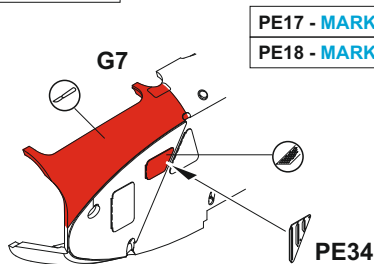
**A6 - MARKINGS I-L**

**D** MARKINGS **A-F, H, J, K, L** ONLY

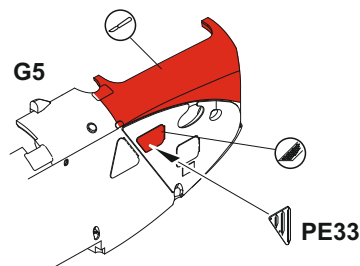
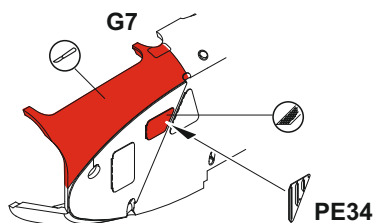


MARKINGS **H, I, J, K** ONLY

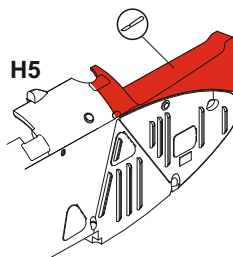
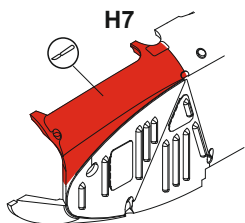
Remove or sand down 0,1 mm to apply the PE parts in later step.



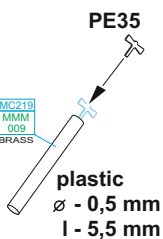
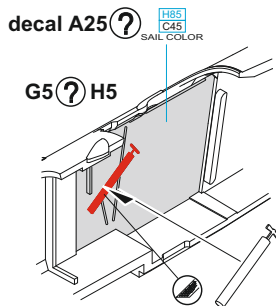
MARKING **G** ONLY



MARKING **F** ONLY

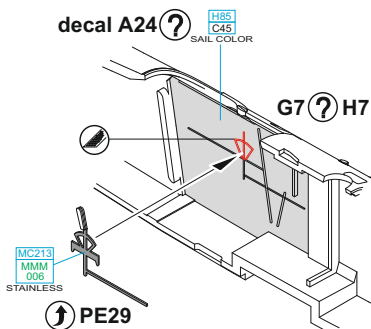


**E**  
 decal A25 - MARKINGS **C, E, F, G, H, I, J, K, L**  
 H85 C45 - MARKINGS **A, B, D**  
 SAIL COLOR



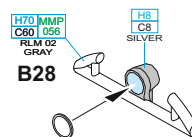
G5 - MARKINGS **A-D, G-K**  
 H5 - MARKINGS **E, F, L**

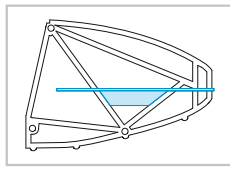
**F**  
 decal A24 - MARKINGS **C, E, F, G, H, I, J, K, L**  
 H85 C45 - MARKINGS **A, B, D**  
 SAIL COLOR



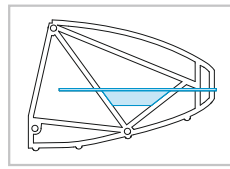
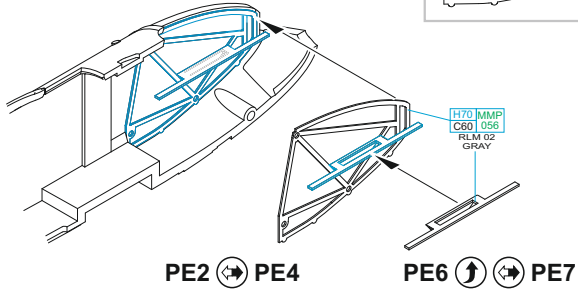
G7 - MARKINGS **A-D, G-K**  
 H7 - MARKINGS **E, F, L**

**G**  
 H70 MMP C60 056 RLM 02 GRAY  
 H8 C8 SILVER  
 B28  
 PE17 decal 104

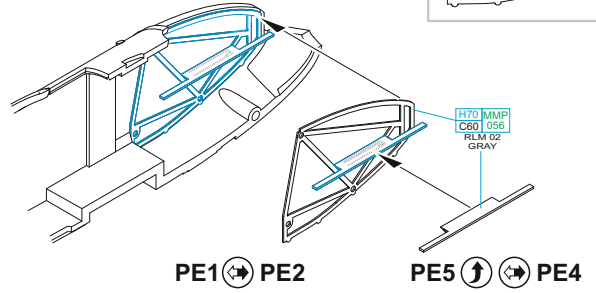




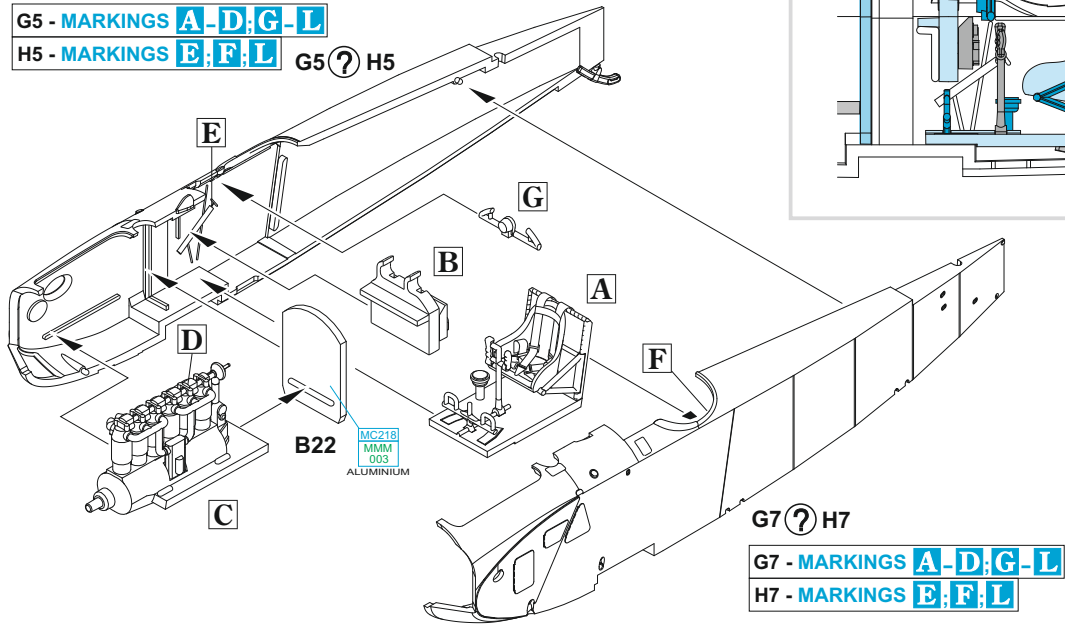
G7 ? H7 → G5 ? H5



G7 ? H7 → G5 ? H5

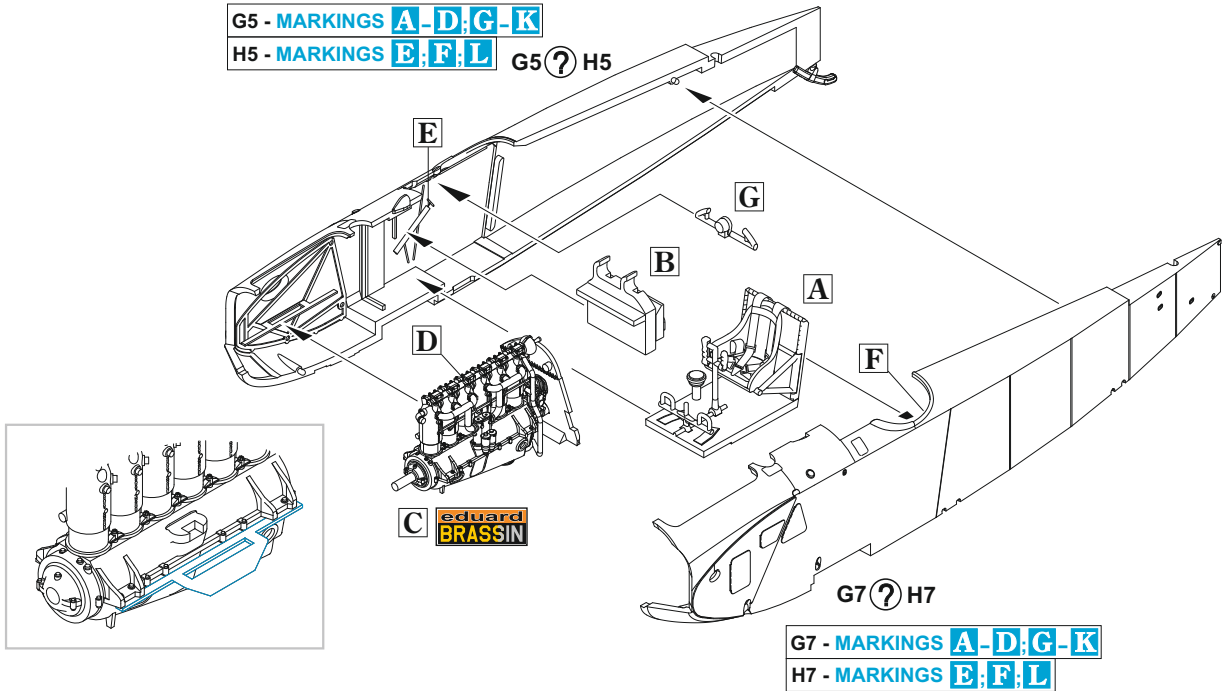


G5 - MARKINGS A-D; G-L  
H5 - MARKINGS E; F; L

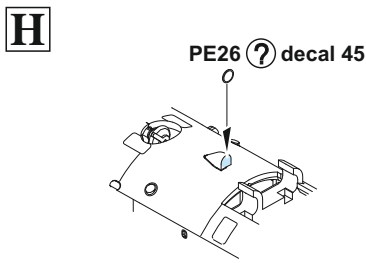


?

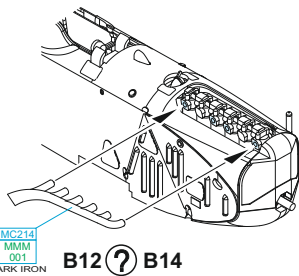
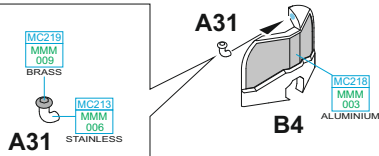
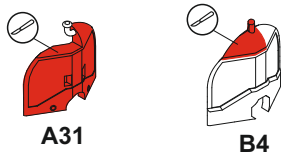
G5 - MARKINGS A-D; G-K  
H5 - MARKINGS E; F; L



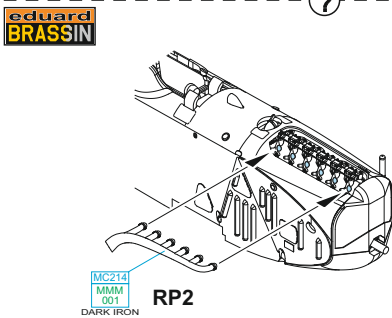




**MARKINGS C, K ONLY**



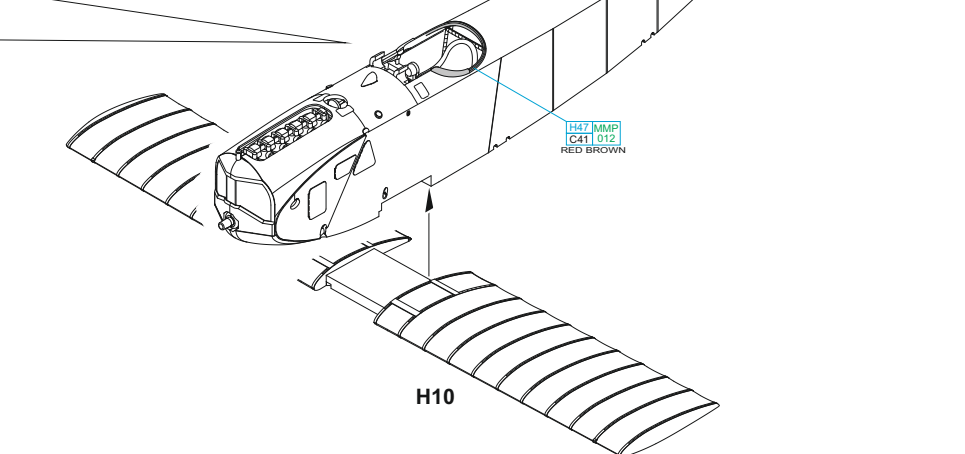
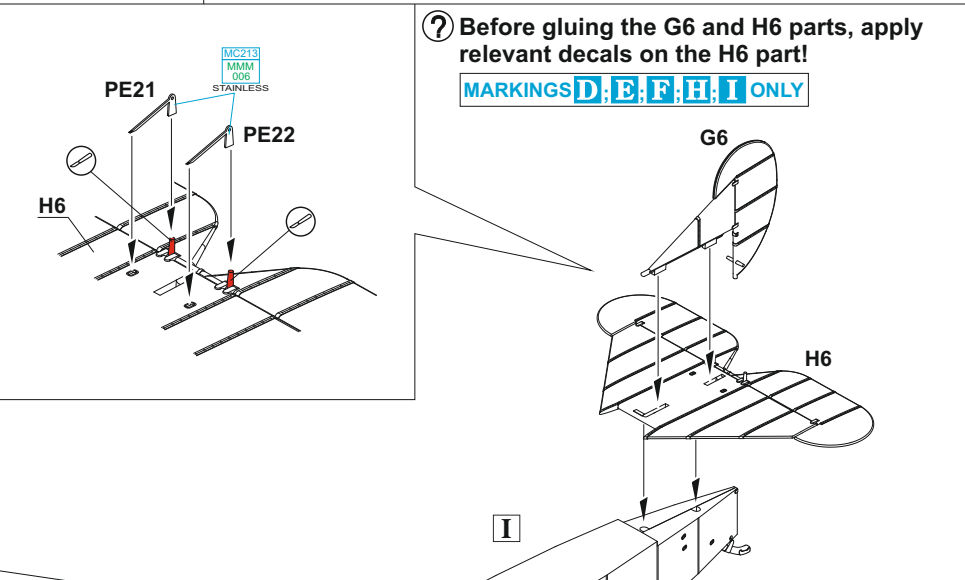
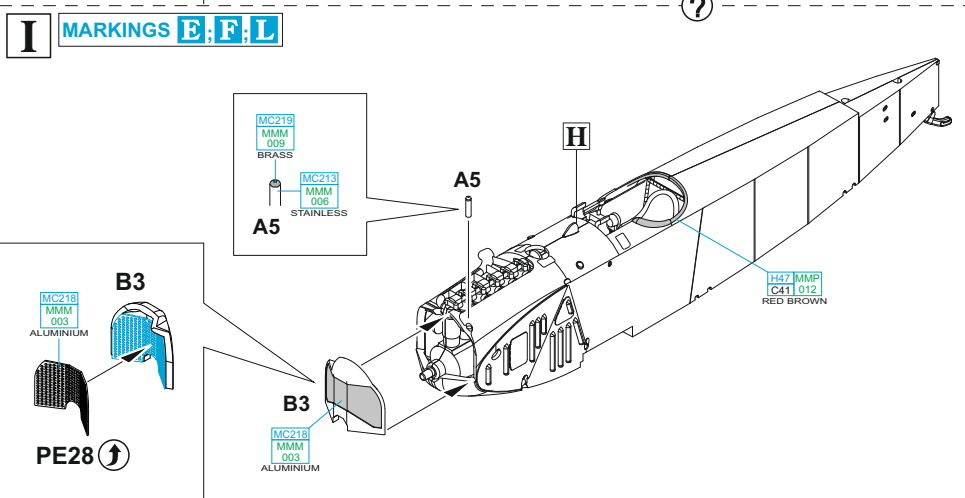
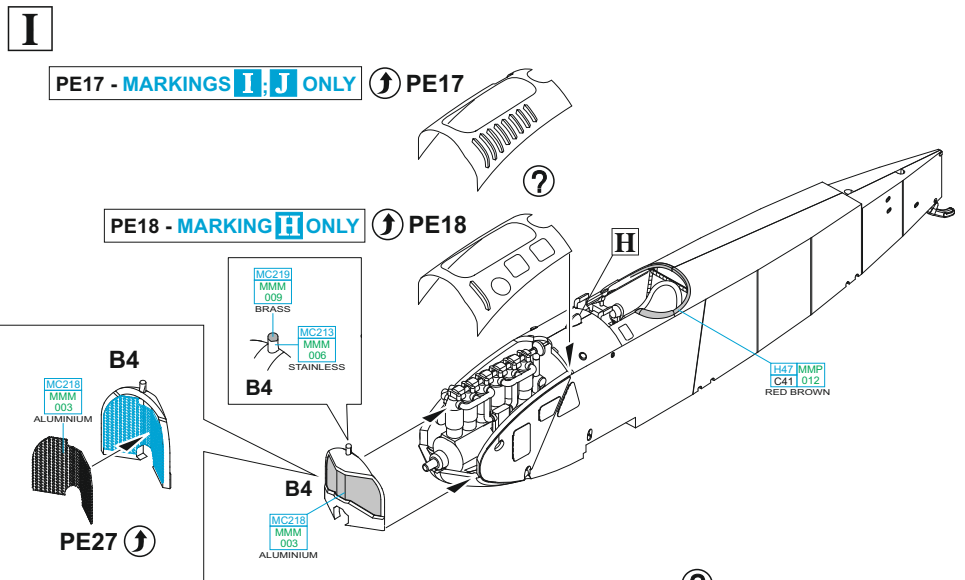
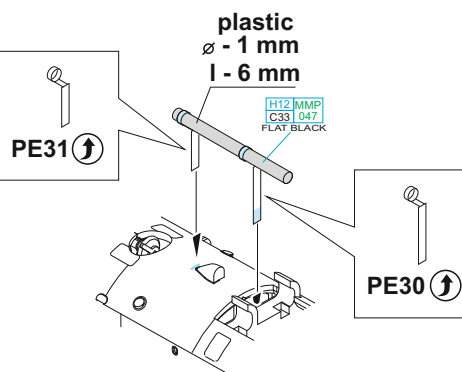
**B12 - MARKINGS E, F, H ONLY**  
**B14 - MARKINGS I - L ONLY**



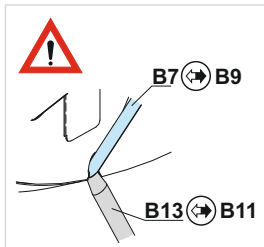
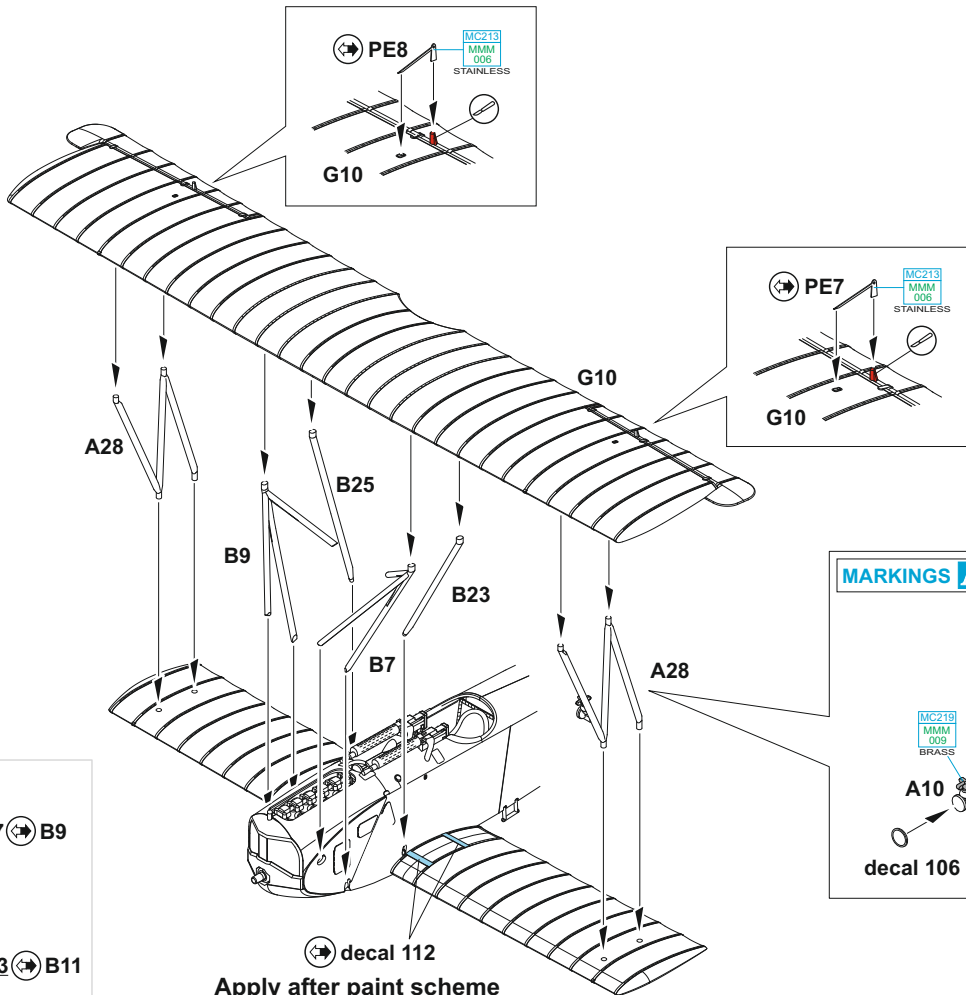
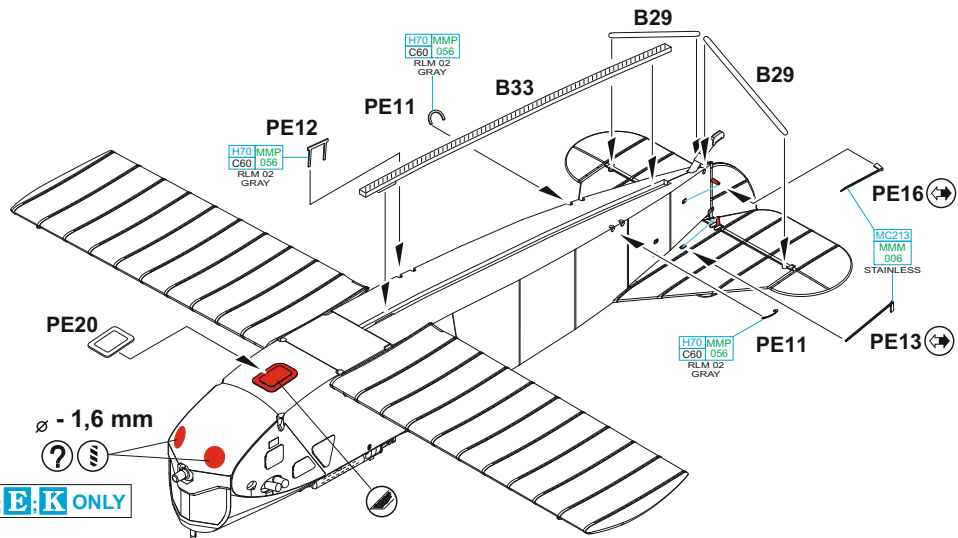
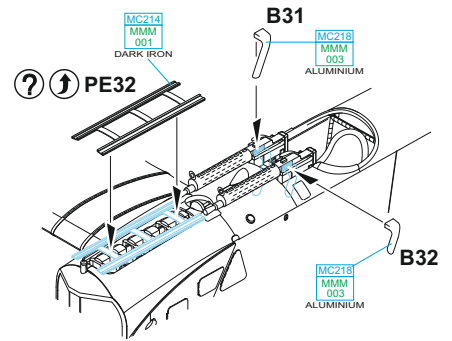
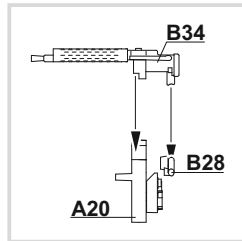
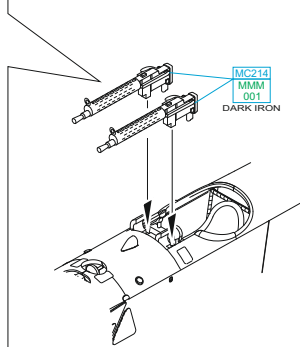
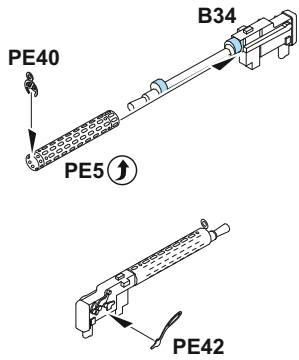
**RP2 (648223) - MARKINGS E, F, H ONLY**  
**RP2 (648224) - MARKINGS I - L ONLY**

**Optical gunsight**

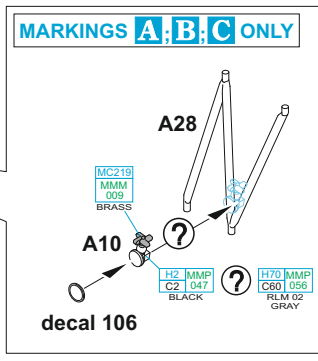
**MARKINGS G, I ONLY**

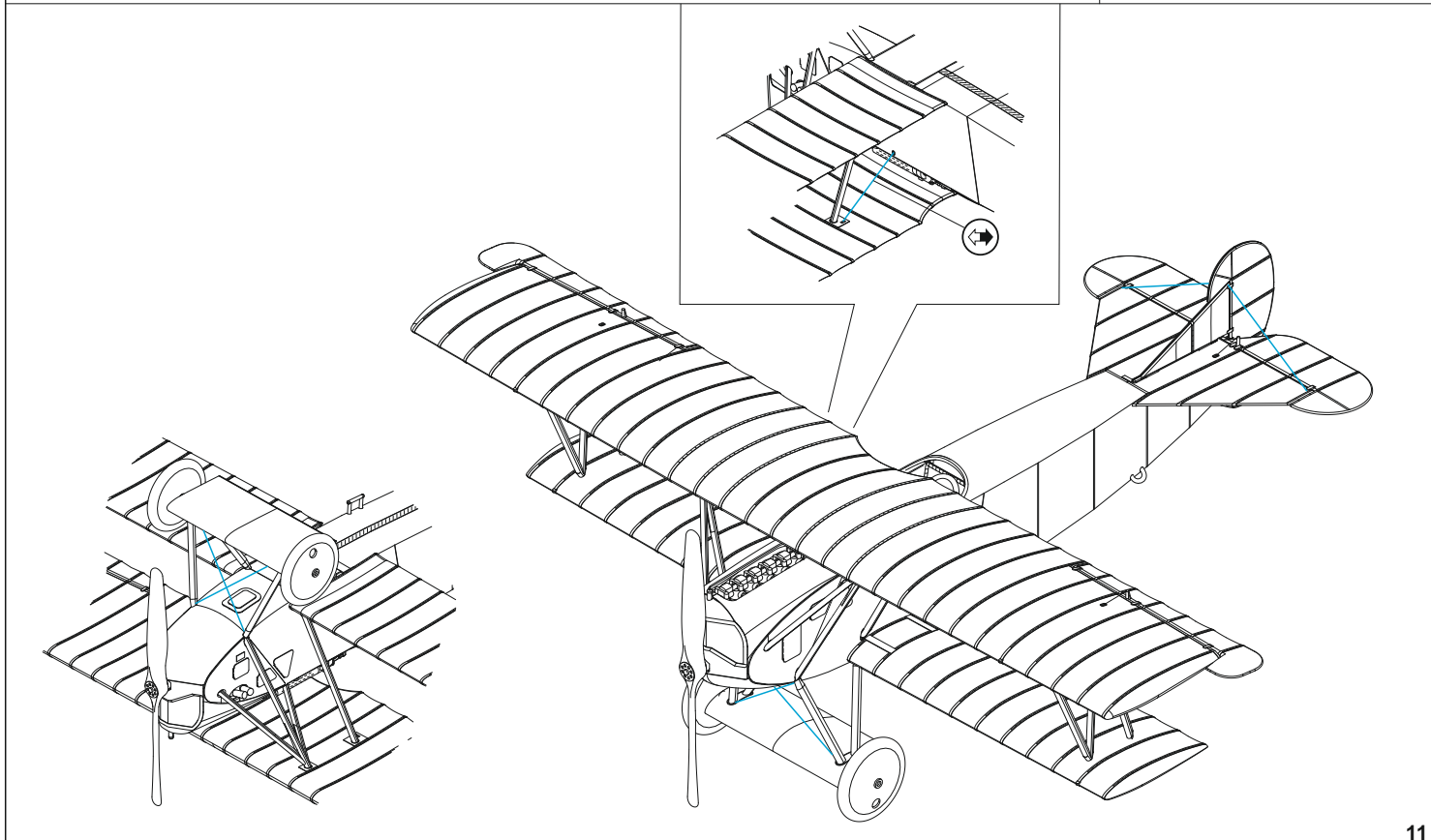
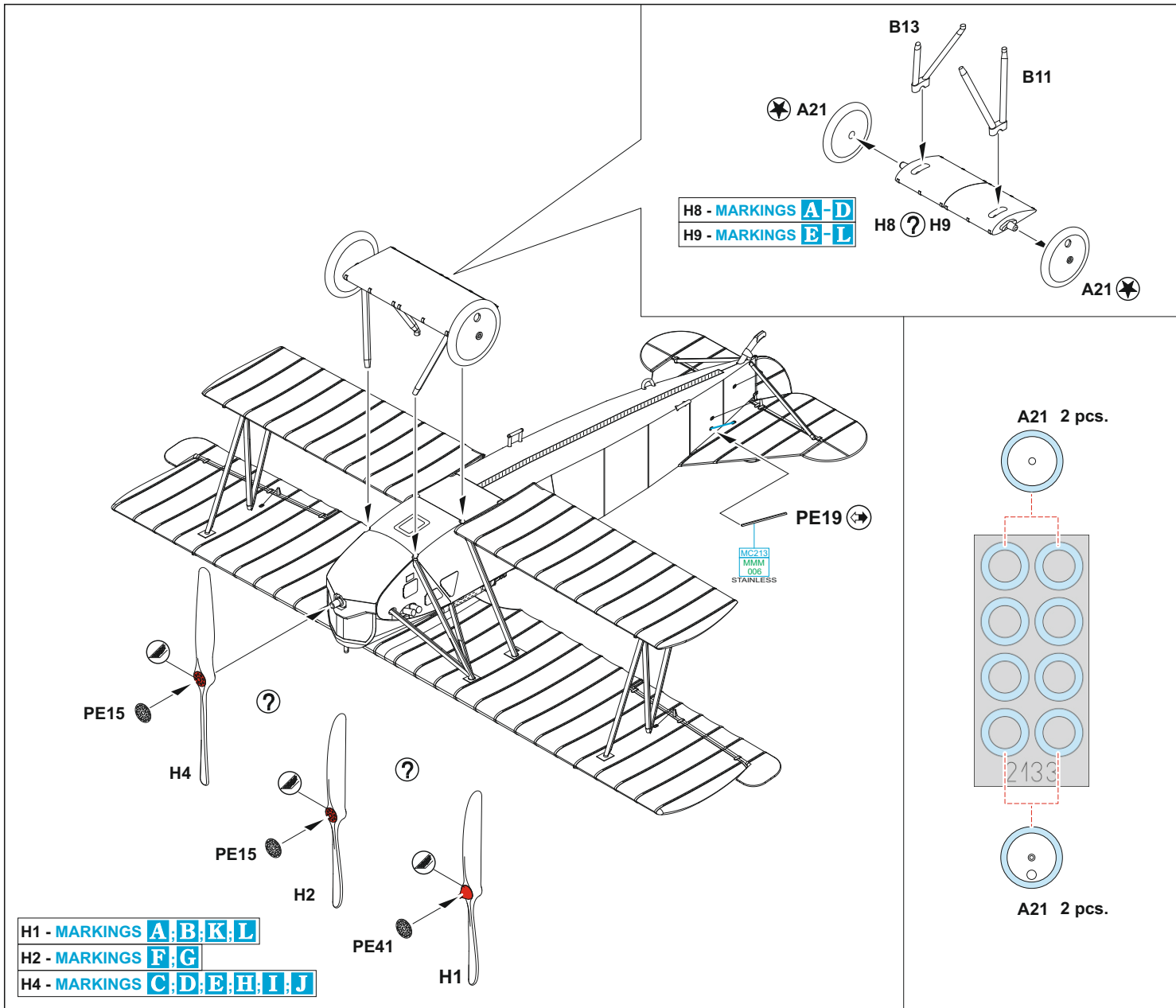


2 pcs.



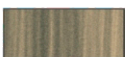
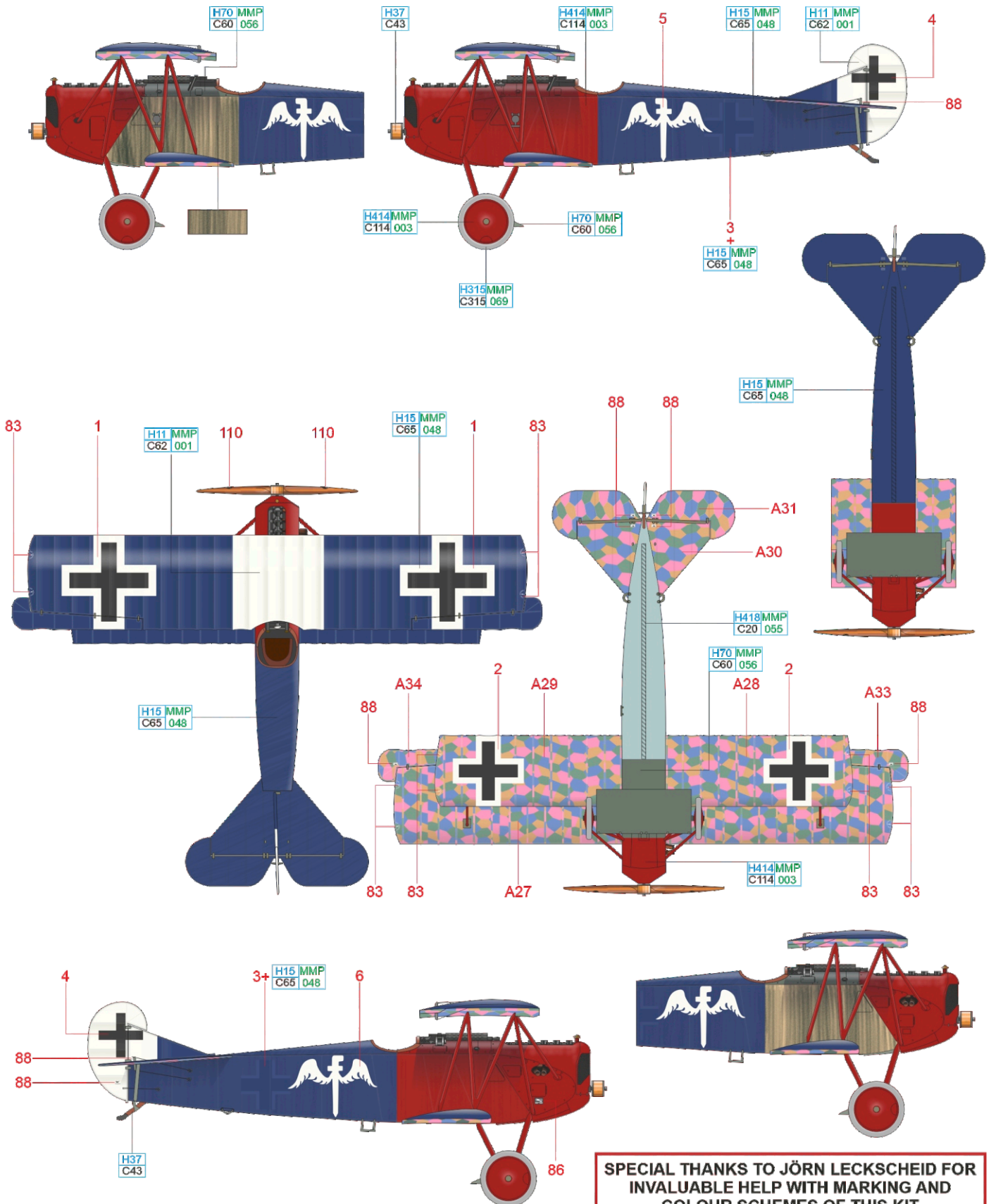
Apply after paint scheme application (paint or decal)





# A Fokker D.VII raná produkce, voj. č. neznámé, Hptm. Rudolf Berthold, JG II, Le Mesnil-Nesle, Francie, červen 1918

První D.VII velmi bojovného a patriotického Rudolfa Bertholda, stíhacího esa se 44 sestřely, pocházel z rané produkce a je dobře znám díky fotografii, na které je v barvách Jasta 15 (Berthold jí velel před svým povýšením na velitele celé JG II), tedy s červenou přídí a modrým trupem i horními plochami obou křídel. Uvedená fotografie zachycuje letoun před dokončením barevného nátěru, je na ní patrná část trupu mezi kapotáží motoru a kokpitem, která je ponechána v továrním stíraném zbarvení. I tato část trupu byla později podle písemných zpráv přebarvena červenou barvou. Můžete si tedy vybrat, v jaké podobě model ztváříte. Spodní strana trupu byla buď ponechána v původní tovární světle modré barvě, nebo také přetřena tmavší modrou. U spodních ploch křídel se přikláníme k názoru, že byly ponechány ve čtyřbarevném „lozenge“ vzoru, nicméně některé zdroje uvádějí jejich přebarvení světlou modrou barvou.



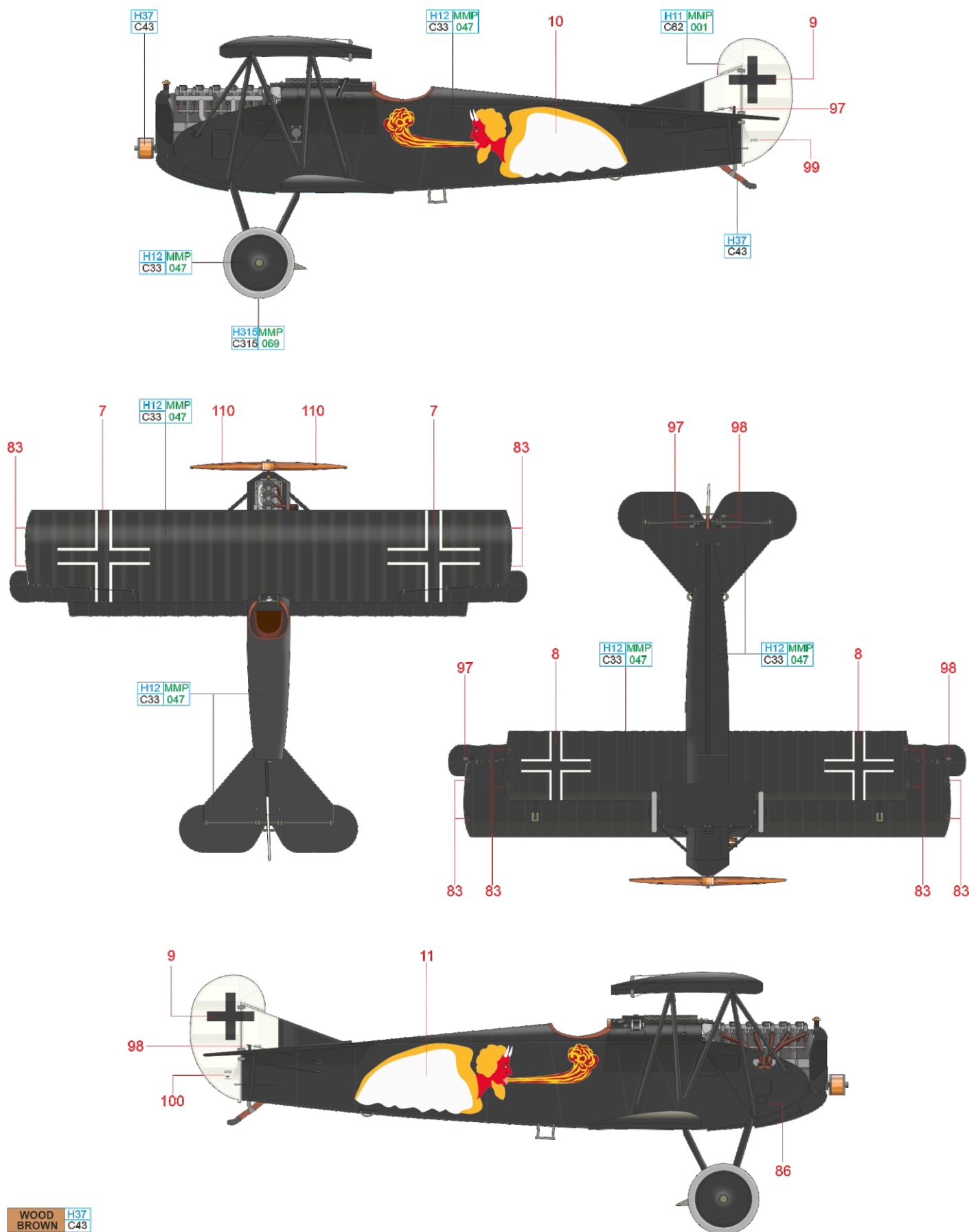
THESE SURFACES WERE FINISHED IN STREAKY PATTERN ROUGHLY BRUSHED OVER THE NATURAL LINEN COVER.  
FOUR MAIN PIGMENTS WERE USED: VERY DARK BROWN, VIOLET, LIGHTENED AZURE BLUE AND MEDIUM GREEN.

WOOD BROWN	H37 C43	WHITE	H11 MMP C62 001	GREY GREEN	H70 MMP C60 056	GRAY	H315MMP C315 069	LIGHT BLUE	H418MMP C20 055	BLUE	H15 MMP C65 048	RED	H414MMP C114 003
------------	---------	-------	-----------------	------------	-----------------	------	------------------	------------	-----------------	------	-----------------	-----	------------------

**SPECIAL THANKS TO JÖRN LECKSCHEID FOR INVALUABLE HELP WITH MARKING AND COLOUR SCHEMES OF THIS KIT**

# B Fokker D.VII raná produkce, 365/18, Lt. Josef Carl Peter Jacobs, Jasta 7, St Marguerite, Francie, srpen 1918

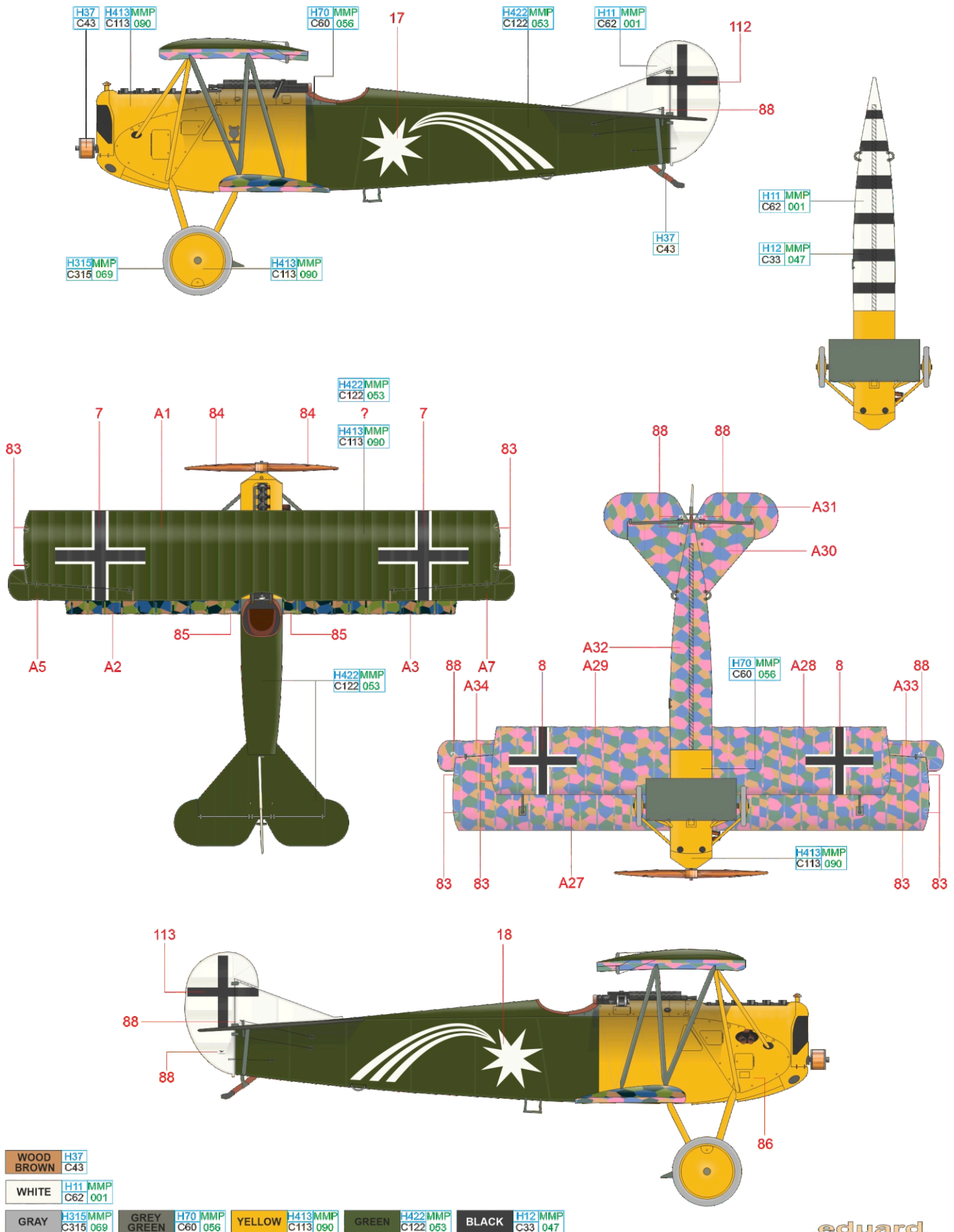
Carl Jacobs, vítěz 47 vzdušných soubojů a dlouhodobý velitel Jasta 7 (od 2. srpna 1917 až do konce války), byl známý svými černými Fokkery Dr.I a D.VII, nesoucími na bocích trupu jako osobní emblém oheň chrličího ďábla. Zatímco na Dr.I je tato kresba dobře zdokumentována, v případě D.VII je známa pouze jedna jediná a nekvalitní fotografie. Tvar této kresby znázorněn zde a v obtisku je tedy rekonstrukcí založenou na tom málu, co lze z uvedené fotografie vyčíst, a s ohledem na zvyklosti z předchozích Jacobsových strojů. Jeho D.VII byl vyfotografován se sejmutým horním krytem motoru, což byla běžná praxe při řešení problémů s přehříváním motoru, které způsobilo v polovině července explozi fosforové munice u několika D.VII.



WOOD BROWN	H37 C43	GRAY	H315 MMP C315 069	BLACK	H12 MMP C33 047
WHITE	H11 MMP C62 001				

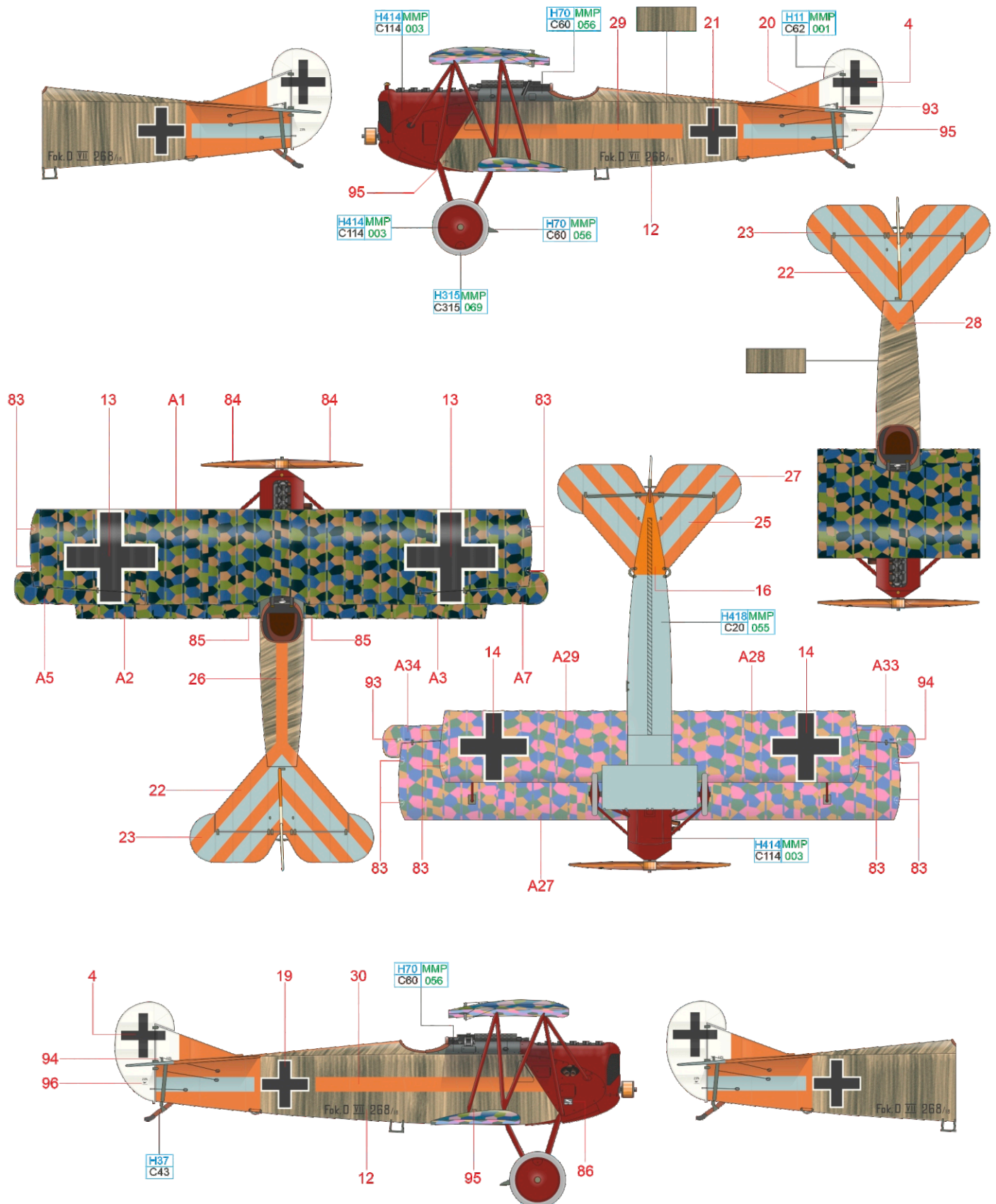
# C Fokker D.VII raná produkce, 387/18, Oblt. Harald Auffahrt, Jasta 29, Aertrycke, Belgie, říjen 1918

Harald Auffahrt sestřelil na tomto stroji několik letounů, ale také byl nucen s ním 5. října 1918 nouzově přistát poté, co obdržel několik zásahů z kulometu pozorovatele DH.9 od 206. squadrony USAS. Auffahrt pak na tomto stroji dosáhl svých posledních z celkových 29 sestřelů. Jeho stroj nesl podle dostupných fotografií a hlášení obvyklé barvy Jasta 29, tedy žlutou před se zeleným trupem plus osobní znak, kterým byla bílá kometa po obou stranách trupu. Vrchní strana horního křídla byla natřena buď zelenou nebo žlutou barvou. Přebarvení lozence vzoru na horním křídle barvou příslušné jednotky bylo běžnou praxí velitelů z důvodu jejich rychlé identifikace ve vzduchu. U tohoto stroje existují určité pochybnosti, zda byl potažen čtyř, nebo pětibarevným vzorem. I když by čtyřbarevná verze měla být správná, pětibarevná varianta není zcela vyloučena. Alternativní pětibarevný lozence je tedy k dispozici jako samostatná doplňková sada.



# D Fokker D.VII raná produkce, 286/18, Vzfw. Willi Gabriel, Jasta 11, Cappy, Francie, květen 1918

Kariéra stíhacího pilota Willi Gabriela měla pouze krátké trvání, neboť strávil většinu války coby pilot dvoumístných strojů. Nakonec se mu podařilo přesvědčit tehdejšího velitele JG I Wilhelma Reinhardta, aby jej zařadil k Jasta 11, kde započal svou stíhací dráhu 17. května 1918. Poté, co ke svému jedinému sestřelu dosaženému během služby na dvousedadlových strojích přidal dalších deset, se dostal do problémů kvůli své neukázněnosti. Nakonec byl „uzemněn“ a 11. srpna 1918 z jednotky odvelen. Až do konce války pak vykonával kancelářské práce. Jeho D.VII z rané série měl trup ponechán v továrním stíraném zbarvení, ale i tak byl velmi pestrý díky oranžové zádi, trupovým pruhům v oranžové a modré barvě a modro-oranžovým pruhům na výškovce. Letoun je dobře zdokumentován jak s oranžovými trupovými pruhy, tak bez nich, protože byly domalovány později. Můžete si tedy vybrat v jaké fázi svůj model ztvárníte. U tohoto stroje existují určité pochybnosti, zda byl potažen čtyř-, nebo pětibarevným vzorem. I když by čtyřbarevná verze měla být správná, pětibarevná varianta není vyloučena. Alternativní pětibarevný lozeng je tedy k dispozici jako samostatná doplňková sada.

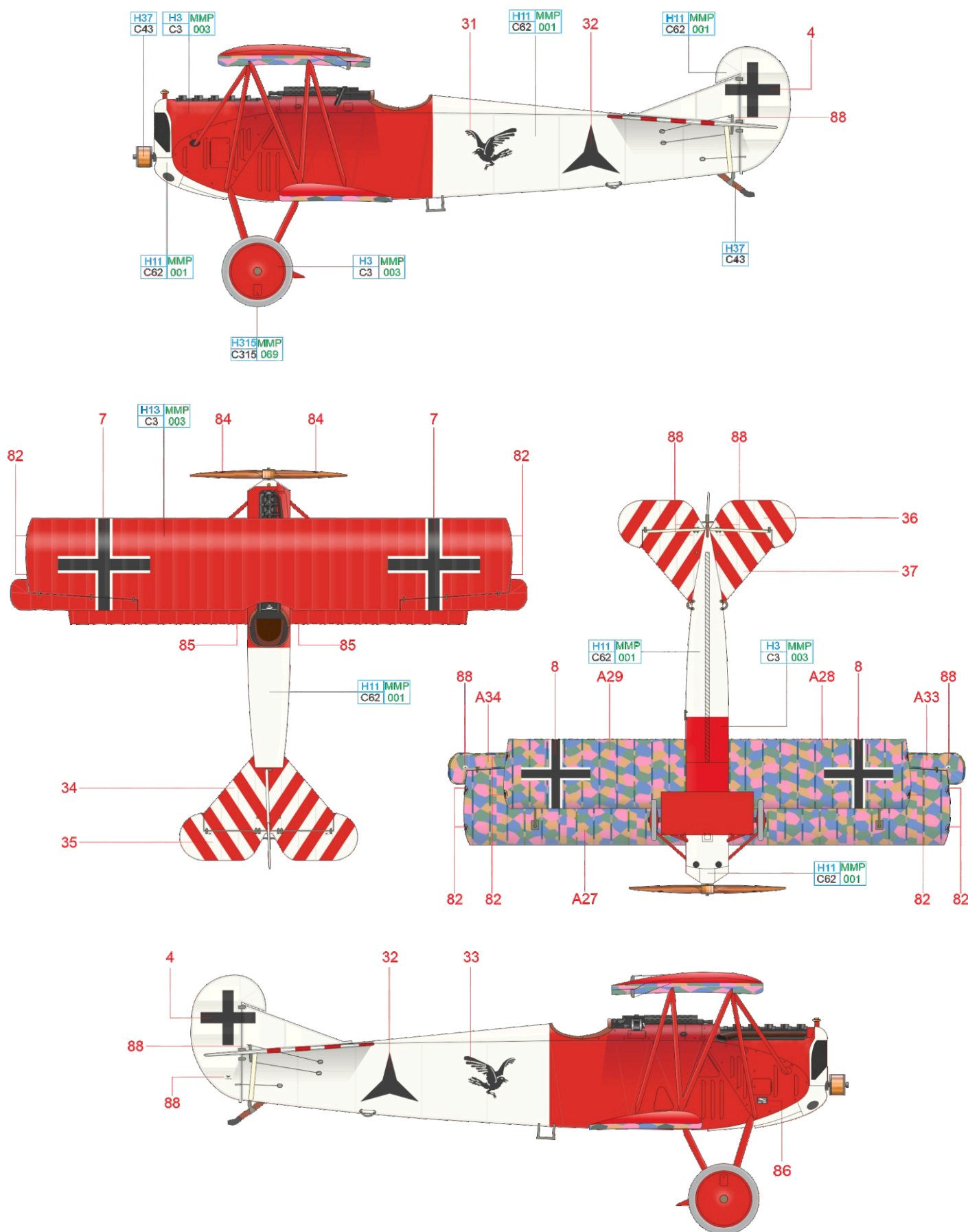


THESE SURFACES WERE FINISHED IN STREAKY PATTERN ROUGHLY BRUSHED OVER THE NATURAL LINEN COVER.  
FOUR MAIN PIGMENTS WERE USED: VERY DARK BROWN, VIOLET, LIGHTENED AZURE BLUE AND MEDIUM GREEN.

WOOD BROWN	H37 C43	WHITE	H11 MMP C62 001	GREY GREEN	H70 MMP C60 056	LIGHT BLUE	H418 MMP C20 055	GRAY	H315 MMP C315 069	RED	H414 MMP C114 003
------------	---------	-------	-----------------	------------	-----------------	------------	------------------	------	-------------------	-----	-------------------

# E Fokker D.VII pozdní produkce, voj. č. neznámé, Heinz Küstner, Jasta 18, Habsheim, Mönzingen, Metz, Francie, říjen - listopad 1918

Typické červeno-bílé zbarvení strojů Jasta 18 bylo aplikováno také na stroj Heinze Küstnera, nicméně podle některých zdrojů nebylo přebarvení dokončeno na spodních plochách křídel, které zůstaly ve čtyřbarevném lozence schématu. Černý havran se stal znakem jednotky poté, co jej proslavil její velitel August Raben (Rabe znamená německy havran). Küstnerův D.VII pozdního provedení měl na trupu ještě třícípou „Mercedes“ hvězdu. Vodorovné ocasní plochy jsou často na kresbách znázorňovány jako černé, ale podle nejnovějších zjištění by měly být červené, stejně jako křídla a před. Dříve létal Küstner s velmi podobně zbarveným D.VII pocházejícím z výroby u Albatrosu.

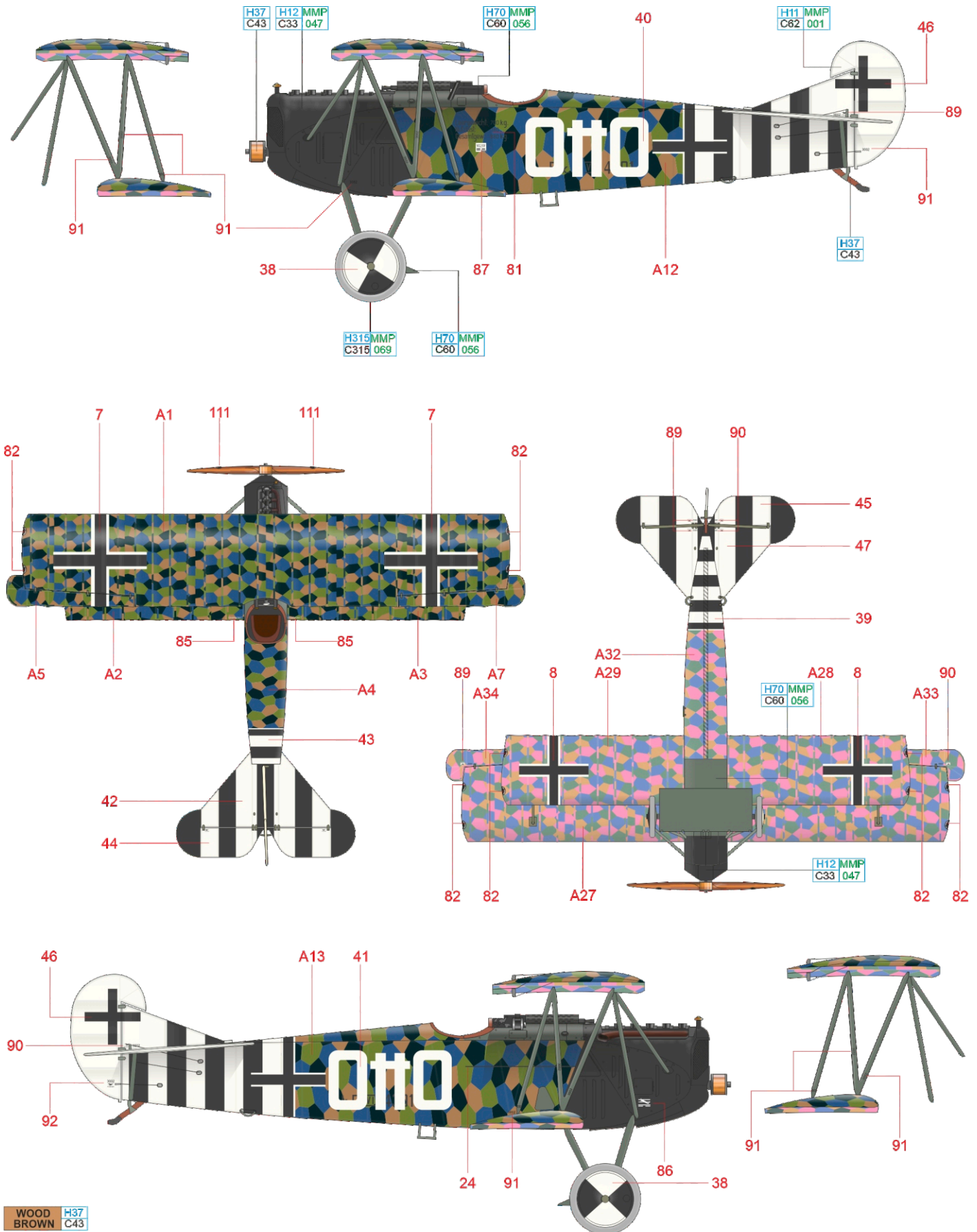


WOOD BROWN H37 C43 WHITE H11 MMP C62 001 GRAY H315MMP C315 069 RED H3 C3 MMP 003



# F Fokker D.VII pozdní produkce, 4301/18, Vzfw. Otto Heinrich Baurose, Jasta 71, Habsheim, Francie, listopad 1918

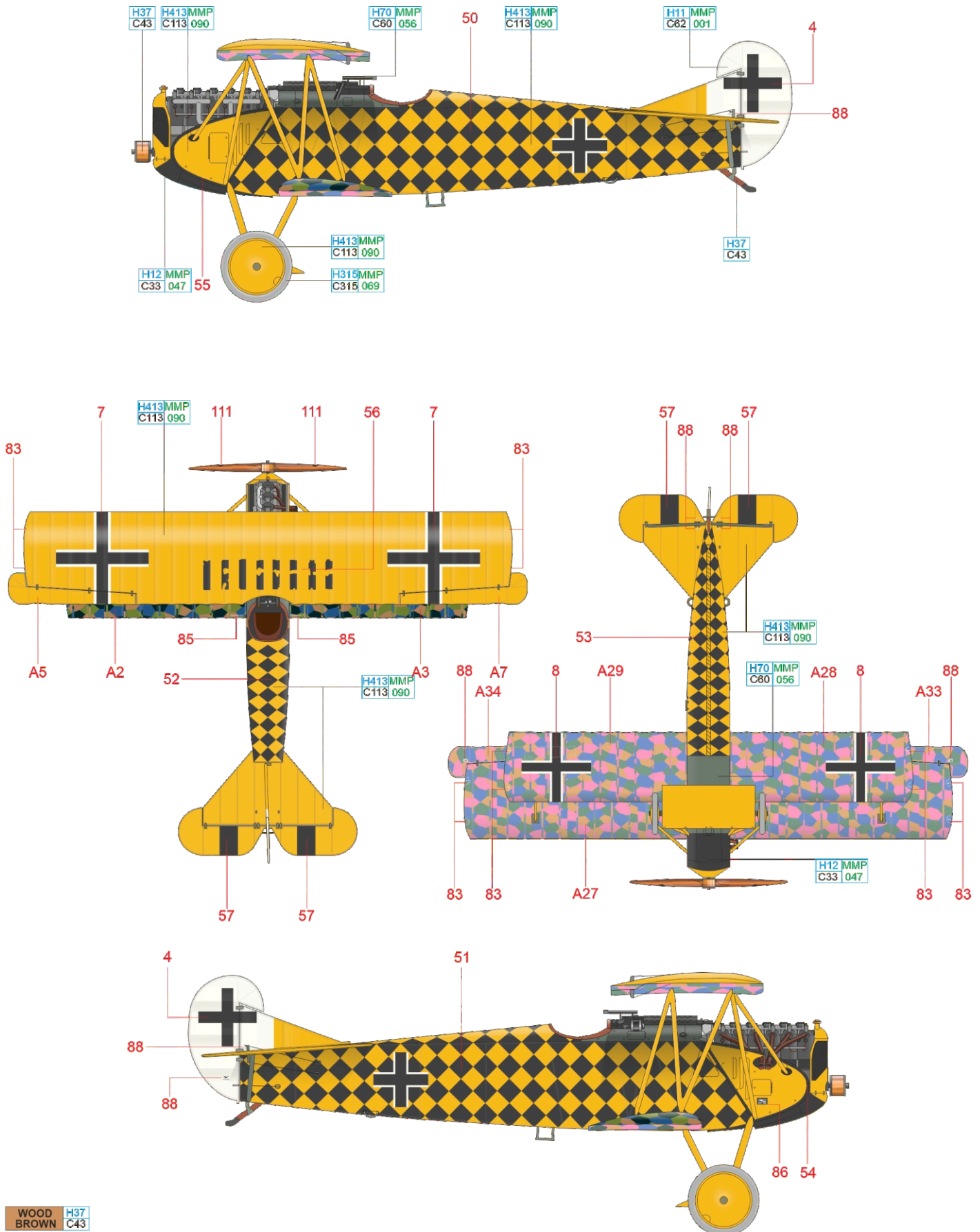
O Heinrichu Baurosem, stíhači bez jediného oficiálně zaznamenaného sestřelu, je toho známo poměrně málo. Od 16. dubna 1917 do 6. února 1918 sloužil u Jasta 20, poté byl převelen k Jasta 71. Je možné, že se stal jednou z obětí slavného ranního útoku Billyho Bishopa dne 2. června 1917. Kanadský pilot tehdy zničil během jediného letu několik strojů nepřítele. Některé ve vzduchu, jiné na zemi, když se pokoušely proti opovázlivci vzlétnout. Pokud mezi nimi byl i Baurose, tak každopádně útok přežil... Jeho stroj byl typickým exemplářem pozdní výrobní série a je dobře známý díky několika fotografiím, na kterých je zřetelný nápis Otto a černo-bílé pruhy na zádi. Vidět je také sejmutý horní kryt motoru, buď kvůli údržbě, nebo jako způsob, jak zajistit lepší chlazení motoru.



WOOD BROWN	H37 C43	GRAY	H315 MMP C315 069	GREY GREEN	H70 MMP C60 056	BLACK	H12 MMP C33 047
WHITE	H11 MMP C62 001						

# G Fokker D.VII pozdní produkce, voj. č. neznámé, Oblt z. See Gotthard Sachsenberg, MFJ 1, Coolkerke, Belgie, září 1918

Gotthard Sachsenberg byl esem s druhým největším počtem sestřelů mezi námořními piloty (za Theo Osterkampem). Celkem jich měl na svém kontě 31 a díky tomu obdržel 5. srpna 1918 ceněné vyznamenání Pour le Mérite. Od října 1918 vedl Sachsenberg první námořní letecké křídlo, Marine Jagdgruppe 1. Po válce zformoval jednotku Jagdgeschwader Sachsenberg, se kterou poskytoval leteckou podporu jednotkám Freikorpsu v pobaltských oblastech. V době, kdy vedl letku MFJ 1, nesl jeho stroj výrazné zbarvení se žluto-černou diagonální šachovnicí na trupu. Černé pruhy na horním žlutě zbarveném křídle byly pravděpodobně pásy látky, které zesilovaly potah křídla. Ten se totiž v těchto místech při ostrých bojových manévrech někdy odtrhával. Černé pásy na výškovém kormidle byly naproti tomu označením letounů MFJ 1. Sachsenberg na svém D.VII používal optický zaměřovač Oigee.



WOOD BROWN H37 C43

WHITE H11 MMP C62 001

GRAY H315 MMP C315 069

GREY GREEN H70 MMP C60 056

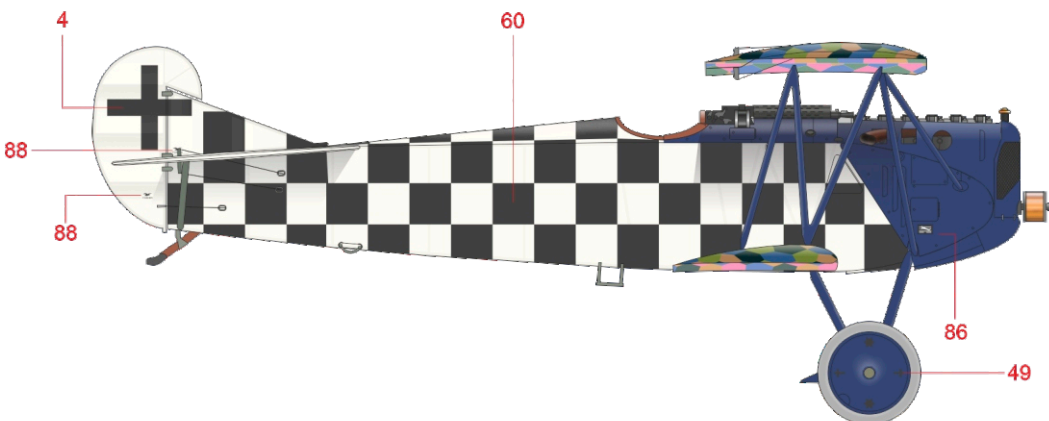
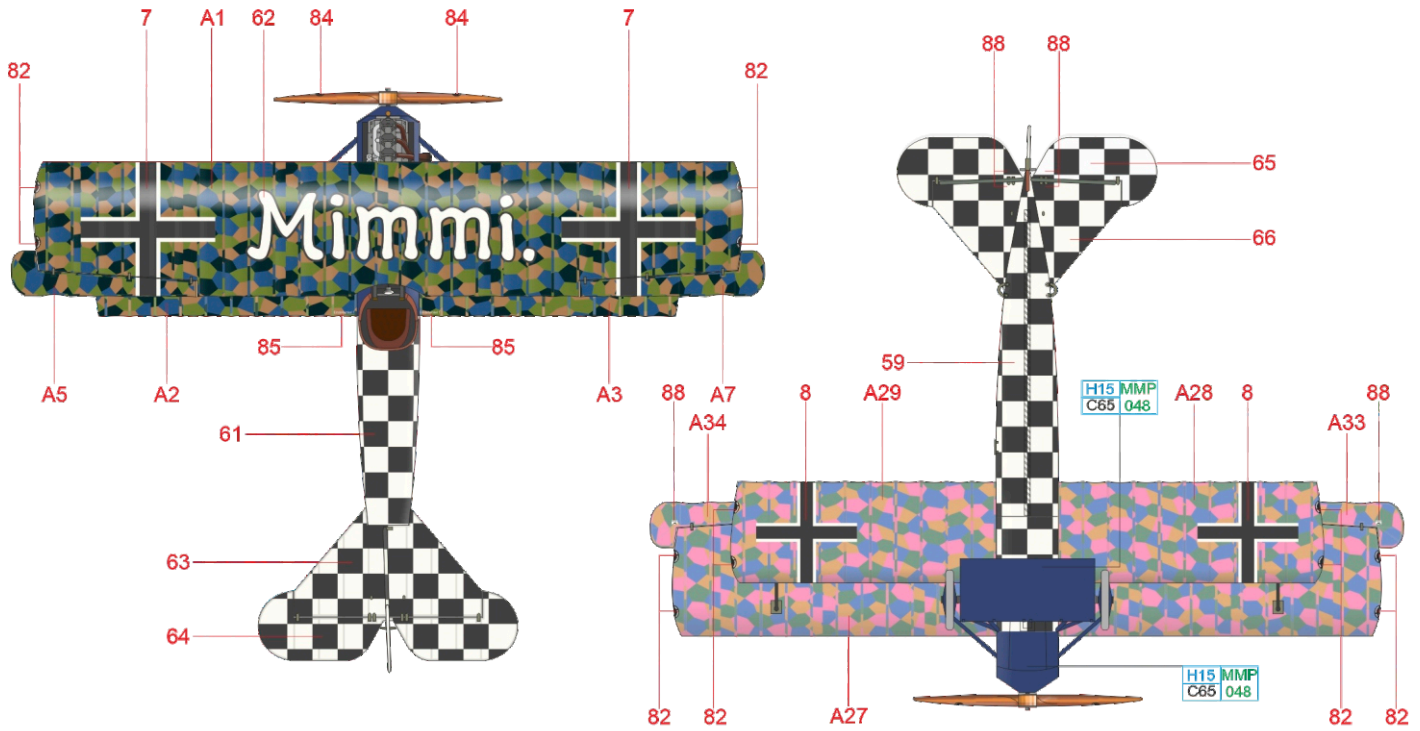
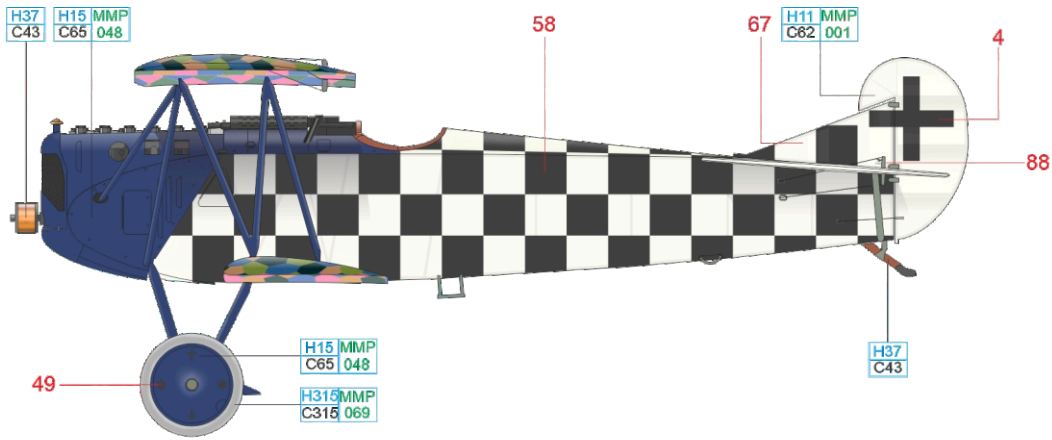
YELLOW H413 MMP C113 090

BLACK H12 MMP C33 047

eduard

# H Fokker D.VII střední produkce, 505/18, 2592, Ostv. Friedrich Wilhelm Hippert, Grenzschutz-Ost, Východní Prusko, 1919

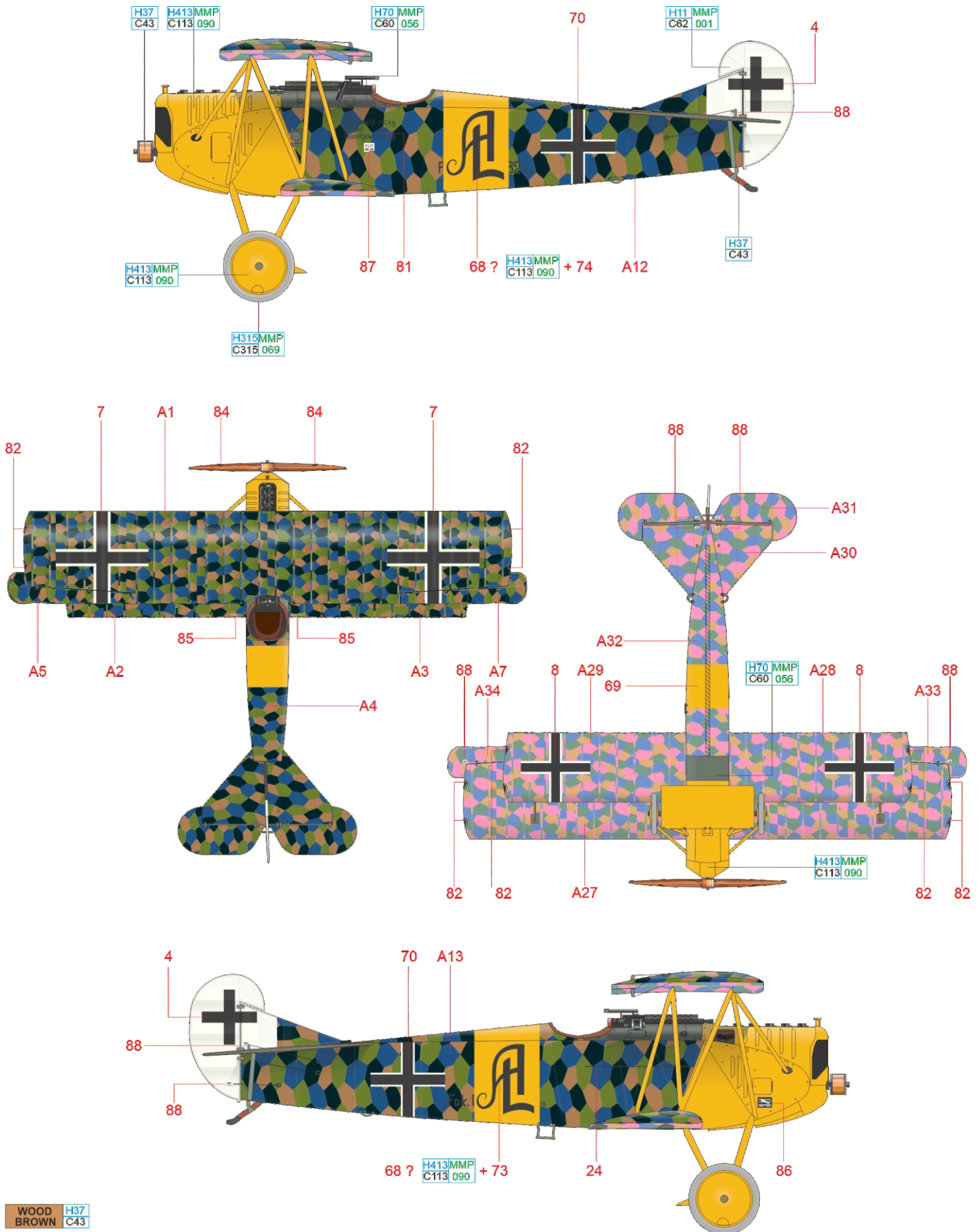
Jeden z nejbarevnějších D.VII náležel Wilhelmu Hippertovi, esu s osmi sestřely. Hippertův stroj měl na horním křídle nápis Mimmi, což byla domácká zdrobnělina jména jeho snoubenky Wilhelmine Bückertové. Hippert sloužil v průběhu roku 1917 u FA(A) 227 a dosáhl jednoho sestřelu ve spolupráci se svým pozorovatelem. Po svém převelení k Jasta 39 zaznamenal první sestřel své stíhací kariéry 2. října 1917. Další přesun jej čekal 5. března 1918, kdy se připojil k Jasta 74. Dlouho se mělo za to, že tento D.VII s šachovnicovým trupem létal právě u této jednotky, nicméně novější poznatky ukazují, že v tomto zbarvení stroj sloužil až těsně po válce, kdy sloužil v rámci Grenzschutz-Ost a pomáhal jednotkám Freikorpsu při bojích ve východních regionech tehdejšího Německa. Horní kryt motoru měl chladič otvory, které byly individuální polní úpravou tohoto stroje.



WOOD BROWN	H37 C43	GRAY	H315 MMP C315 069	GREY GREEN	H70 MMP C60 066	BLUE	H15 MMP C65 048	BLACK	H12 MMP C33 047
WHITE	H11 MMP C62 001								

# Fokker D.VIIF 4282/18, Lt. d. R. Arthur Laumann, Jasta 10, Bernes, Francie, srpen 1918

Jako příslušník dělostřelectva musel Arthur Laumann opakovaně žádat o zařazení do pilotního výcviku, než mu bylo v srpnu 1917 vyhověno. O osm měsíců později se již hlásil u FA(A) 265, tedy u jednotky, které velel jeho bratr. Zůstal zde nicméně jen krátce, už v květnu 1918 byl převelen k Jasta 66, a to bez jakéhokoli stíhacího výcviku. I tak se brzy stal esem a dokonce převzal 21. července velení letky. Svých posledních pěti sestřelů z celkových 28 dosáhl již jako velitel Jasta 10, u které létal s tímto D.VIIF ze střední produkční série. I když se jednalo o stroj v obvyklém zbarvení čtyřbarevným lozengem vzorem, žlutá před a pruh na trupu s osobním monogramem AL z něj dělají další z řady zajímavých markingů. O žluté barvě pruhu na trupu se dlouho pouze spekulovalo, ale je potvrzena bojovými reporty, ve kterých bylo zvykem uvádět podrobné zbarvení strojů. Také Laumann byl jedním z pilotů, kteří používali optický zaměřovač.



WOOD BROWN H37 C43

WHITE H11 MMP C62 001

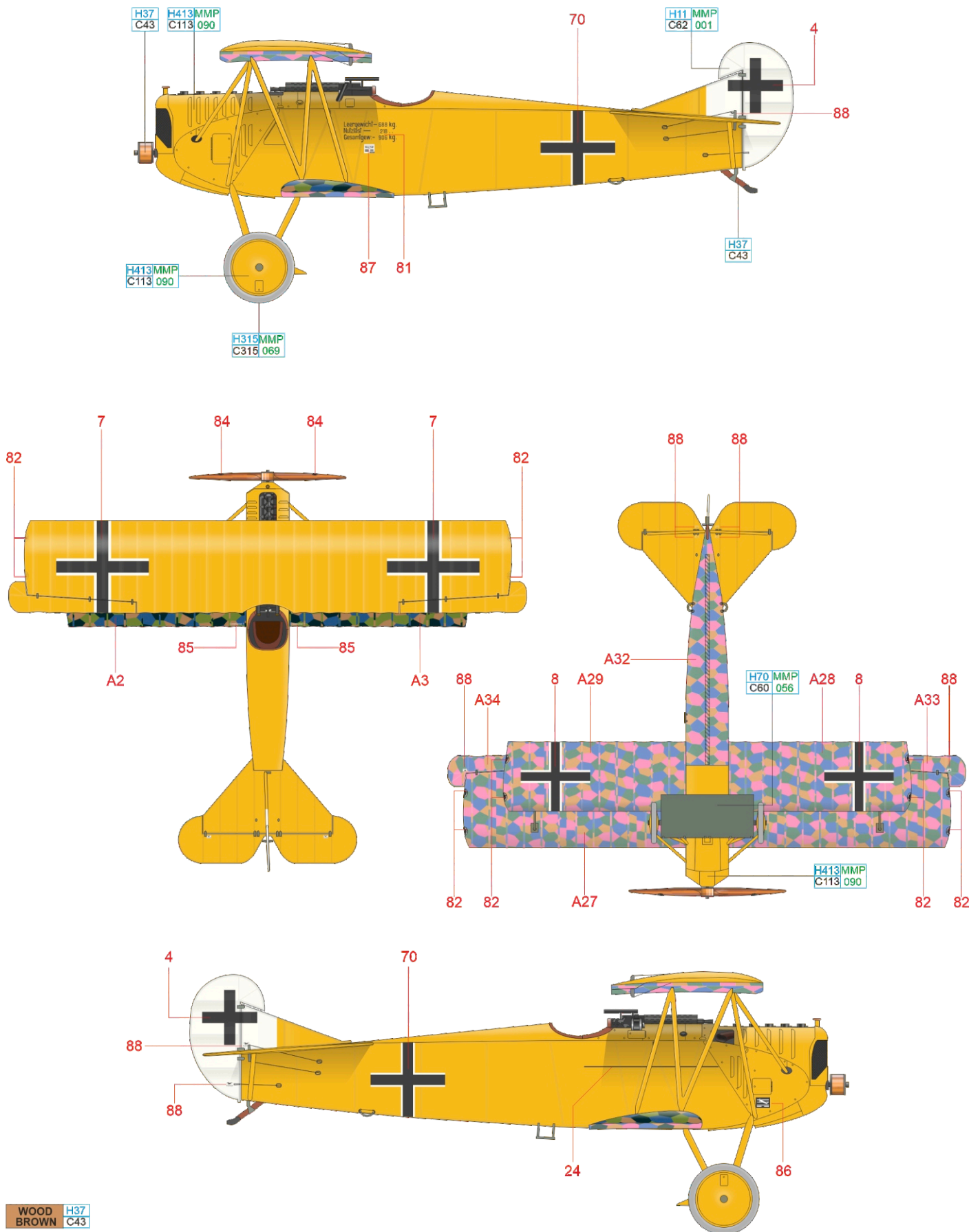
GRAY H315 MMP C315 069

GREY GREEN H70 MMP C60 056

YELLOW H413 MMP C113 090

# J Fokker D.VIIF voj. č. neznámé, Oblt. Erich Loewenhardt, Jasta 10, Puisieux Ferme, Francie, srpen 1918

Erich Loewenhardt strávil první dva roky války u pěchoty, létat začal v roce 1916 a nejprve jako pozorovatel. Po úspěšné žádosti o pilotní výcvik se zařadil ještě téhož roku do stavu FA(A) 265 a na začátku roku 1917 prošel výcvikem na stíhače. V březnu 1917 byl přidělen k Jasta 10 a poté, co dosáhl svých prvních 15 vítězství, převzal 1. dubna 1918 velení letky. Již 31. května převzal vyznamenání Pour le Mérite a o dva měsíce později sestřelil svou 54. a poslední oběť. Bezprostředně poté došlo ke střetu se strojem dalšího pilotem Jasta 10. Přestože se mu podařilo z poškozeného stroje vyskočit, jeho padák se neotevřel a Loewenhardt zahynul. Nezachovala se žádná fotografie jeho D.VIIF, nicméně zbarvení stroje bylo podrobně popsáno několika očítými svědky, kteří uvedli, že byl kanárkově žlutý. Oproti většině rekonstrukcí doposud zobrazovaných jsme přesvědčeni, že vrchní strana horního křídla byla také žlutá, stejně jako kryt pod kulometry. Laumannův D.VIIF byl jedním z prvních strojů vyrobených v rámci produkční série 4250/18–4449/18.



WOOD BROWN H37 C43

WHITE H11MMP C62 001

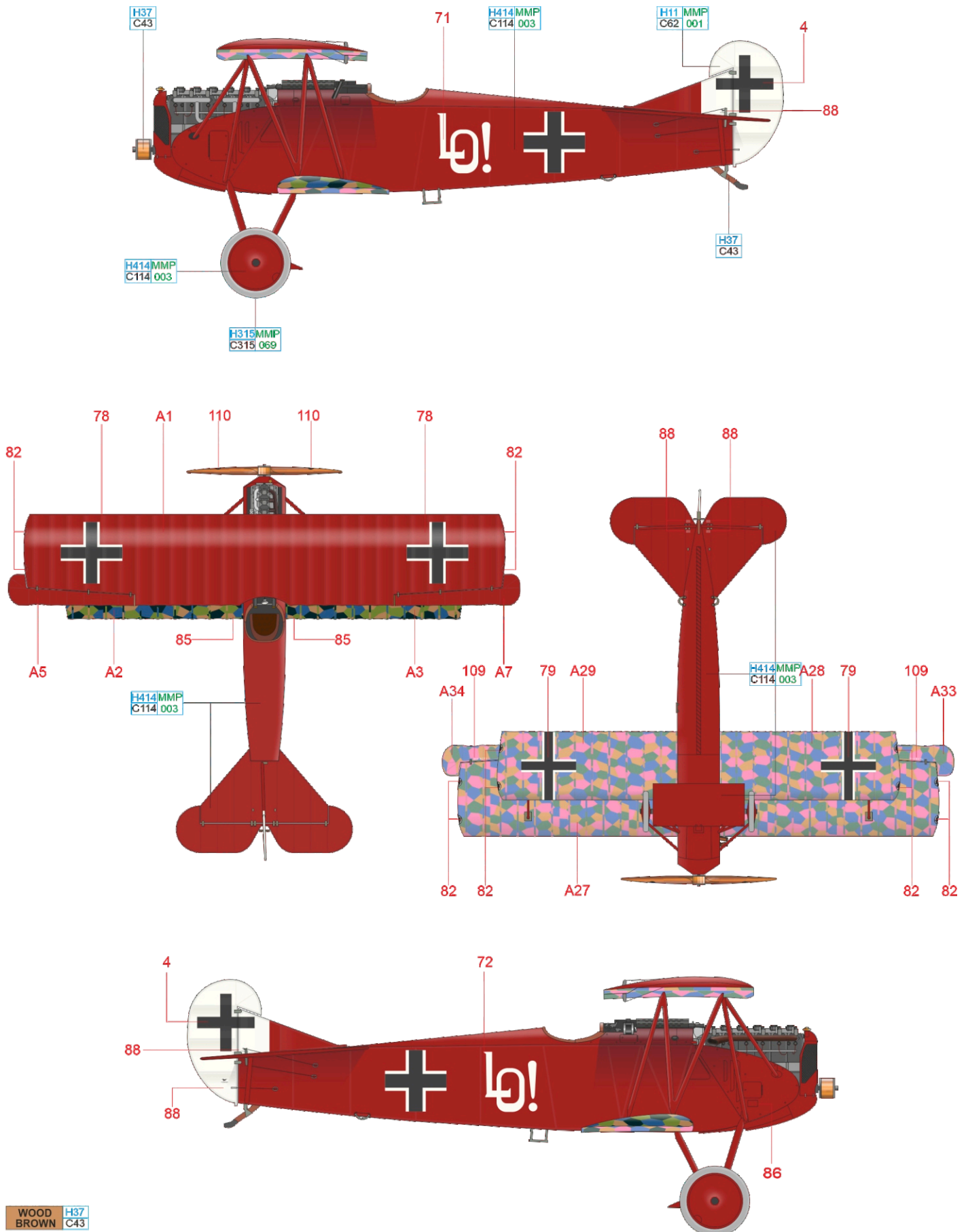
GRAY H315MMP C315 069

GREY GREEN H70MMP C60 056

YELLOW H413MMP C113 090

# K Fokker D.VIIF, 4253/18, Oblt. Ernst Udet, Jasta 4, Beugneux, Francie, červenec 1918

Rudý D.VIIF Ernesta Udetu přibyl do stavu Jasta 4 ke konci července 1918. Udet s ním byl mimořádně úspěšný, v průběhu pouhých dvaceti dnů s ním sestřelil dvacet nepřátel. Z nejnižších důvodů bylo horní křídlo tohoto stroje nahrazeno jiným, pocházejícím ze stroje, který byl vyroben továrnou O.A.W. v Schneidemühlu. Udet, který byl německým pilotem s nejvyšším počtem sestřelů z těch, kteří přežili válku, létal s tímto D.VIIF bez horního motorového krytu v zájmu zlepšení chlazení jak motoru, tak munice. Nápísem Lo! na trupu vzdával poctu své snoubence Eleanor Zink, se kterou se v roce 1920 oženil. Slavné heslo Du doch nicht!! (ty určitě ne!!) na tomto stroji namalováno nebylo.



WOOD BROWN H37 C43

WHITE H11 MMP C62 001 GRAY H315 MMP C315 069 RED H414 MMP C114 003

eduard

# Fokker D.VIIF, voj. č. neznámé, Rtm. Karl Bolle, Jasta 2, Lens Mons, Francie, říjen 1918

Karl Bolle zahájil svou leteckou dráhu jako pilot KG 4, poté sloužil u Kampstaffel 23, kde s ním jako pozorovatel létal Lothar von Richthofen. Na podzim roku 1917 byl převelen k Jasta 28 a poté, co se stal esem s pěti sestřely, byl 20. února 1918 jmenován velitelem Jasta 2. Bolle vedl tuto slavnou letku až do konce války. Jeho skóre se zastavilo na 36 sestřelech a 28. srpna 1918 byl dekorován Pour le Mérite. Po válce zůstal aktivním pilotem a v roce 1920 byl jmenován ředitelem letecké školy dopravních pilotů. Tento Bolleho stroj nesl široký žlutý pruh na trupu s bílými a černými linkami a představoval stroj v provedení D.VIIF s motorem BMW IIIa ze střední výrobní série továrny ve Schwerinu (série 4250/18–4449/18).

