

FOKKER D-VII



STOPIEŃ
TRUDNOŚCI

1

2

3

WYMIARY MODELU

DŁUGOŚĆ 22 cm

ROZPIĘTOŚĆ 28 cm

WYSOKOŚĆ 10 cm

skala 1:33

GPM[®]
<http://www.gpm.pl>

NR KAT. **190**

SERIA „C”



Samolot myśliwski **Fokker D-VII**

Model samolotu myśliwskiego Fokker D-VII, na którym latał dowódca 6 Grupy Lotniczej, kapitan Stefan Bastyr Lwów 1918r.

Projekt i opracowanie graficzne: Zbigniew Satapa

Anton Herman Gerard Fokker urodził się w 1890 roku na Jawie (Holenderskie Indie Wschodnie). W wieku 20 lat przyjechał do Niemiec, gdzie zbudował swój pierwszy samolot na którym nauczył się latać. Kolejne udane dwa modele pozwoliły mu na założenie własnej fabryki samolotów. Fokker był autorem pomysłu synchronizatora karabinu maszynowego, w którym mogły on strzelać przez śmigło. Dało to znaczną przewagę pilotom niemieckim w powietrznych walkach. Natomiast głównym projektantem i konstruktorem samolotów w fabryce był Reinhold Platz. Nie umiał on robić żadnych obliczeń, ale miał genialne wyczucie konstrukcyjne. To dzięki niemu powstało w fabryce ponad 40 różnych modeli samolotów. Początkowo samoloty (w Niemczech) oznaczano wg. ilości płatów, np. E-III to jednopłat typ trzeci (E-eindecker), D-VII to dwupłat typ siódmy (D-doppeldecker) itp.

Samolot Fokker D-VII bardzo szybko stał się najlepszą konstrukcją tamtego kresu. W końcu kwietnia 1918r. dostarczono na front 18 samolotów, ale już w sierpniu było ich tam 800.

Wszystkie niemieckie eskadry zabiegały o pozyskanie tych samolotów. Były na głowę wszystkie alianckie konstrukcje, których straty zaczęły w szybkim tempie rosnać. Jednakże było już za późno na odzyskanie przewagi w powietrzu. Fokkerów D-VII było wciąż za mało i nie nadążano ze szkoleniem pilotów. Szybko też wchodziły na wyposażenie alianckiego lotnictwa myśliwskiego dorównujące Fokkerowi, SE-5a oraz SPAD-XIII.

W czasie wojny wyprodukowano ok. 3500 Fokkerów D-VII, były one jeszcze długo produkowane w Holandii, gdzie udało się zbiec Fokkerowi wraz z całą fabryką i kilkuset samolotami. Po zakończeniu wojny państwa alianckie podzieliły między siebie zdobyczne Fokkery. Najwięcej samolotów otrzymała Francja i USA, były na wyposażeniu jednostek myśliwskich Belgii, Szwajcarii i Holandii. W niewielkich ilościach były używane w ZSRR na Węgrzech, Litwie, Łotwie a także w Szwecji, Finlandii i we Włoszech. Fokkery przetrwały w niektórych jednostkach szkolnych do późnych lat trzydziestych.

W Polsce, po uzyskaniu niepodległości, przejęto kilkanaście Fokkerów pozostawionych na lotniskach przez Niemców. Głównie lotnisko Ławica w Poznaniu. Potem w 1919r. Sprowadzono 20 samolotów z Francji, a następnie dalsze 20 z Niemiec. Samoloty te wraz z innymi typami samolotów myśliwskich, weszły na wyposażenie tworzących się polskich jednostek lotniczych. Brały udział we wszystkich konfliktach wojennych w latach 1918-1921: Front południowo-wschodni, z Niemcami w Wielkopolsce, na wschodzie z Rosją Radziecką w powstaniach śląskich i na Litwie. Łącznie Polska posiadała 50 Fokkerów D-VII. Służyły w eskadrach myśliwskich do 1926r. Potem pozostałe egzemplarze służyły do szkolenia i treningu do końca lat dwudziestych. Fokker D-VII to jednomiejscowy dwupłatowy samolot myśliwski konstrukcji mieszanej. Kadłub kratownicowy o przekroju prostokątnym, spawany z rur stalowych, grzbiet zaokrąglony, wyprofilowanym arkuszem sklejk. Całość pokryta płótnem sznurowanym na spodzie kadłuba. Część przednia osłonięta zdejmowanymi blachami aluminiowymi.

Skrzydła drewniane dwudźwigarowe o grubym profilu. Krawędź natarcia kryta sklejką, reszta skrzydła płótnem. Lotki tylko na górnym skrzydle, napędzane mechanizmem linkowym. Skrzydło dolne, niedzielone przechodziło przez wycięcia w kadłubie. Usterzenie wykonane z rurek stalowych pokrytych płótnem. Statecznik pionowy ustawiono skośnie do osi kadłuba, celem skompensowania momentu obrotowego skrzydła. Podwozie dwugoleniowe, z osią pokrytą profilowanym skrzydełkiem, tworzącym dodatkową powierzchnię nośną. Fotel pilota umieszczony był w otwartej kabine i miał regulowaną wysokość. Na drążku sterowym umieszczone były spusty karabinów osobne dla każdego, oraz dźwignia regulująca obroty silnika. Silnik Fokkera to, 6-cylindrowy, rzędowy, chłodzony wodą, Mercedes D.III(118kW), później BMW-IIIa (136kW) lub Austro-Daimler (196kW). Chłodnica samochodowa, mogła być demontowana bez potrzeby zdejmowania śmigła. Dwukomorowy zbiornik mieścił 90 l. paliwa i komorę na 20 l. oleju. Samolot uzbrojony był w dwa karabiny maszynowe Spandau 08/15 Kalibru 7,9mm. lub Parabellum kal.7,9mm. Mocowane były do specjalnych zaczepów na grzbiecie kadłuba, przed kabiną pilota.

Dane techniczne samolotu Fokker D-VII: Rozpiętość górnego płata - 8,90m. Rozpiętość płata dolnego - 7,01m. Długość całkowita - 6,95m. Wysokość - 2,85m. Masa własna - 670kg. Masa całkowita 880kg. Prędkość maksymalna - 200km/h. Pułap - 6400m. Czas lotu - 1,7h.

Kartonowe ABC 17/2001
"Fokker D-VII" (nr kat. 190)

ISSN 1428 - 4618

Wydawca: "GPM" Łódź, ul. Zgierska 73 tel./fax (0-42) 657-94-40
Adres korespondencyjny: 90-954 Łódź 4 skr. poczt. 13

www.gpm.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.

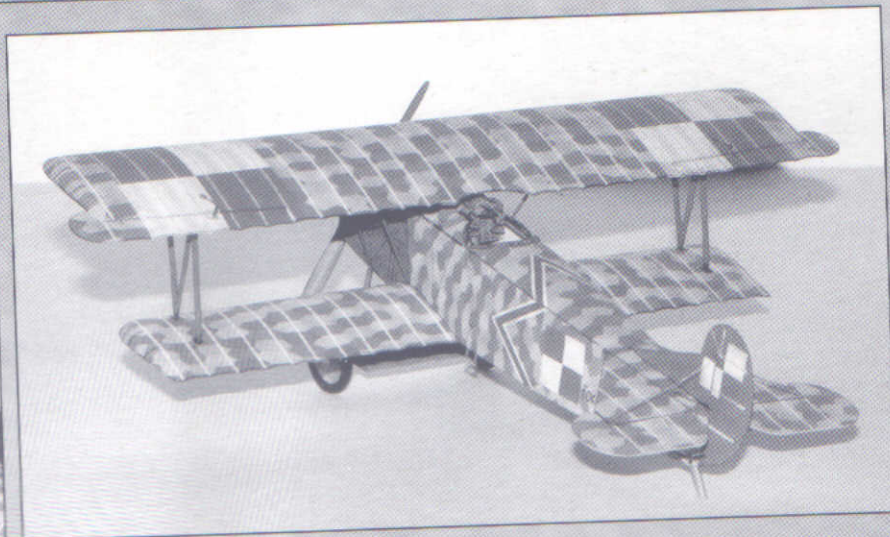
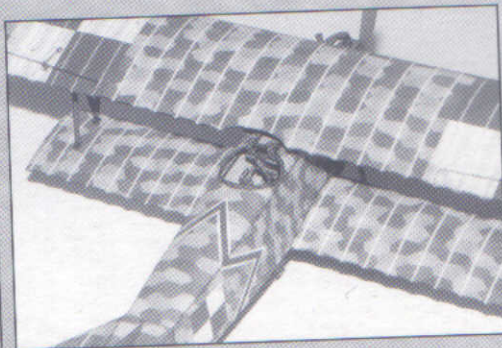
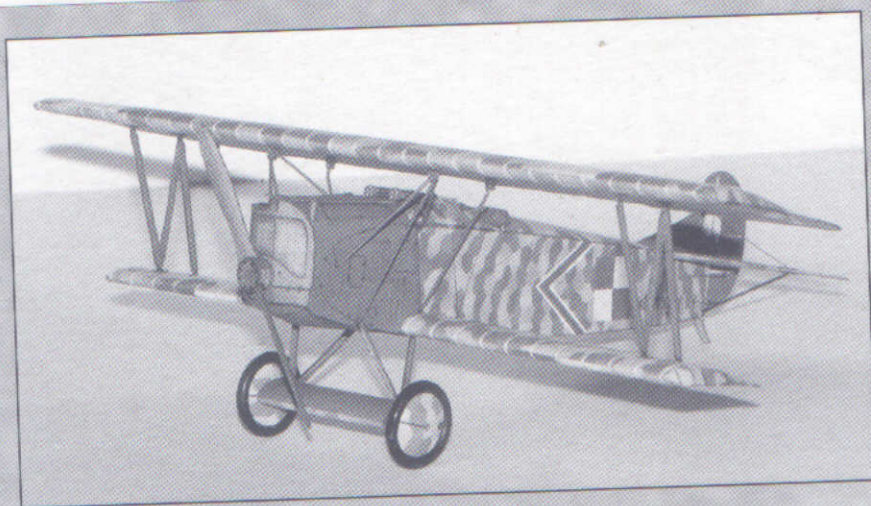
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą redakcji

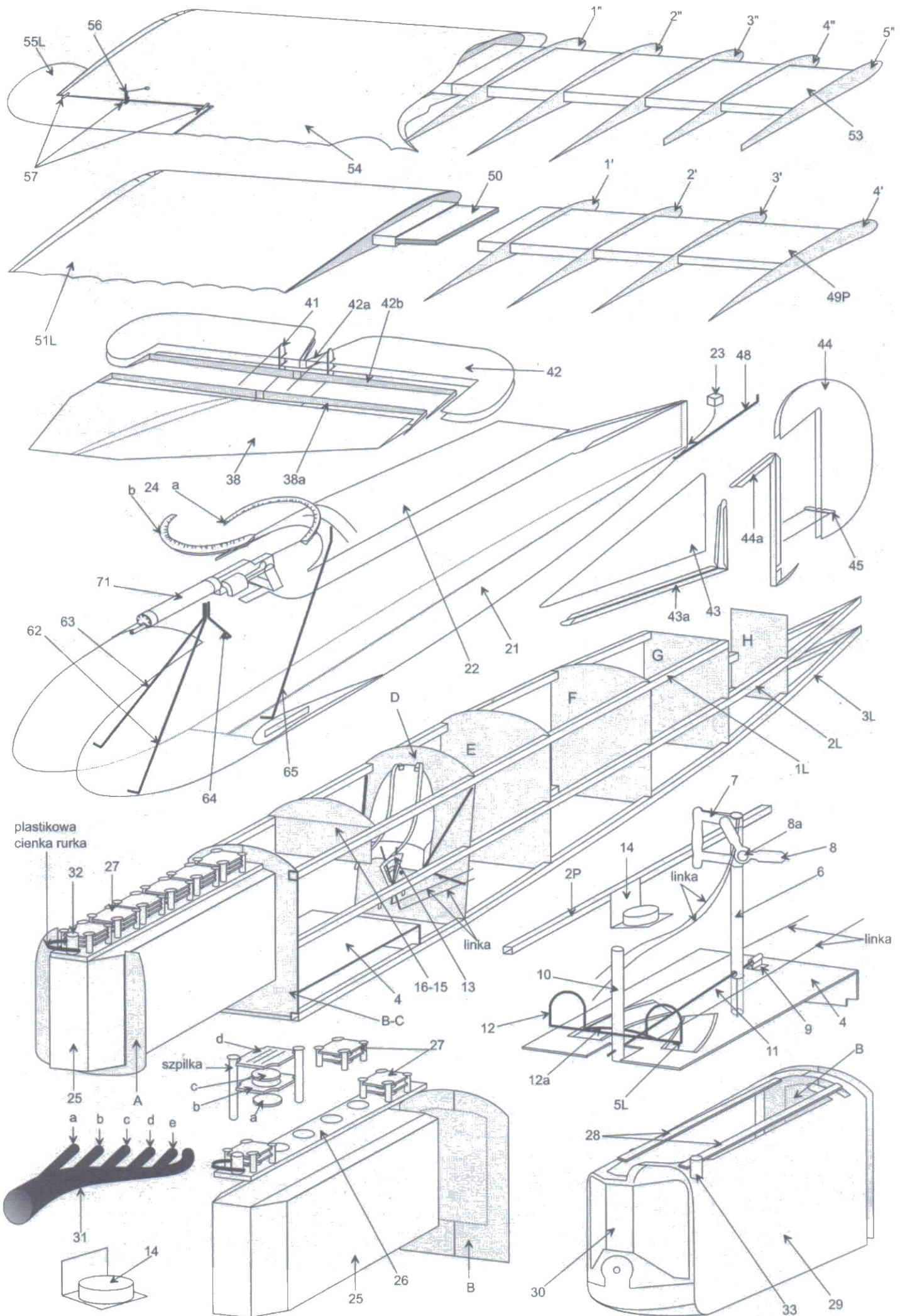
Opis budowy modelu FokkerD-VII

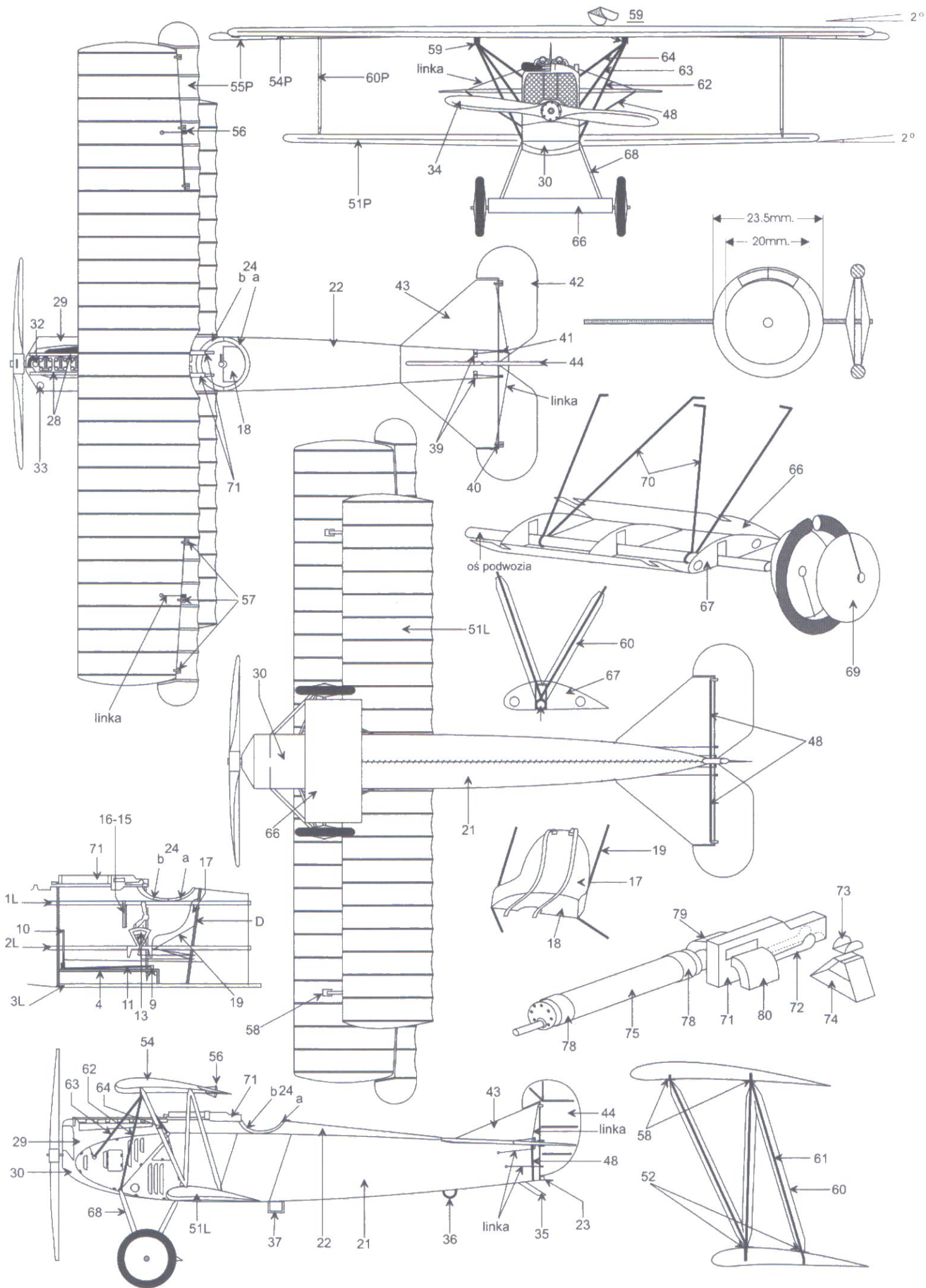
Po zapoznaniu się z opisem i rysunkami montażowymi, trzeba przygotować jeszcze drut o średnicy 0,5mm, czarną plastikową rurkę o średnicy 3,5mm., karton o grubości 1mm, czarną nitkę i szpilki. Jak zwykle rozpoczynamy od montażu kadłuba. Z elementów 1,2,3,L i P wykonamy belki, które należy wkleić w kolejne wręgi. Powstanie skrzynkowa konstrukcja na której oklejimy poszycie cz.21 i 22. Jednak oklejanie poszycia to dalszy etap. Przedtem wewnątrz kadłuba wkleić podłogę cz.4, następnie mocowanie orczyka cz.10, orczyk cz.12 i 12a, drążek sterowy cz.6 i fotel cz.17 i 18. Po wklejeniu tablicy przyrządów i zamocowaniu linek, możemy okleić kadłub poszyciem. Po sklejeniu korpusu silnika cz.25 nakleić na nim podklejoną na karton cz.25, oraz elementy głowic cylindrów cz.27. Następnie przykleić na korpusie wręgi A i B. Chłodnica cz.30 i osłona silnika cz.29 wymaga starannego połączenia razem. W wycięty otwór chłodnicy w el.29, dokładnie wkleić rysunek chłodnicy el.30, wyprofilować resztę elementu i skleić brzegi z el.29. Wsunąć silnik z wręgami i skleić je z krawędzią brzozy z el.29. Wsunąć silnik z wręgami i skleić je z krawędzią osłony cz.29. Silnik z osłoną dokleić do wręgi C. W osłonie silnika zrobić otwory dla zastrzałów trzymających górne skrzydło, oraz golenie podwozia.. Podobnie w tylnej części kadłuba, otwory dla zastrzałów podpierających statecznik poziomy, oraz otwory dla linek. Zastrzały pomalować na czarno modelarską farbą. Krawędzie kabiny pilota wyłożyć skórzanymi wałkami, to elementy 24 a i b. Po zagięciu na pół wyprofilować każdy element w półokrąg i przykleić do krawędzi kabiny. Część b przyciąć w miejscach na kadłubie gdzie wpuszczone będą karabiny maszynowe. Wyciąć i skleić poszczególne części karabinów maszynowych i gotowe

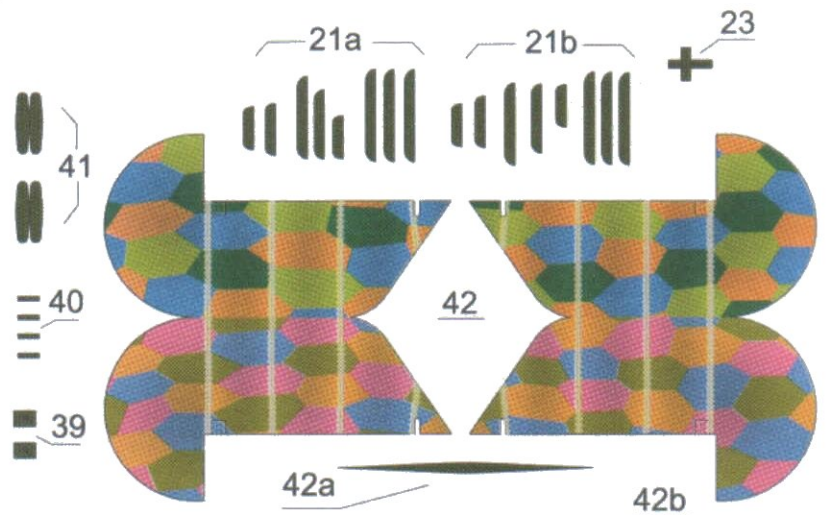
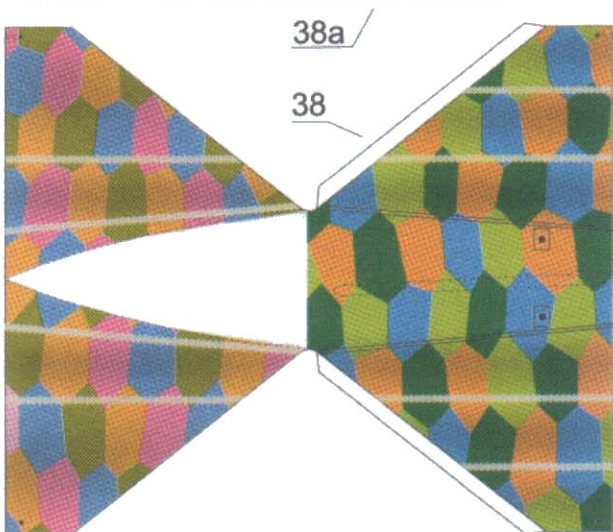
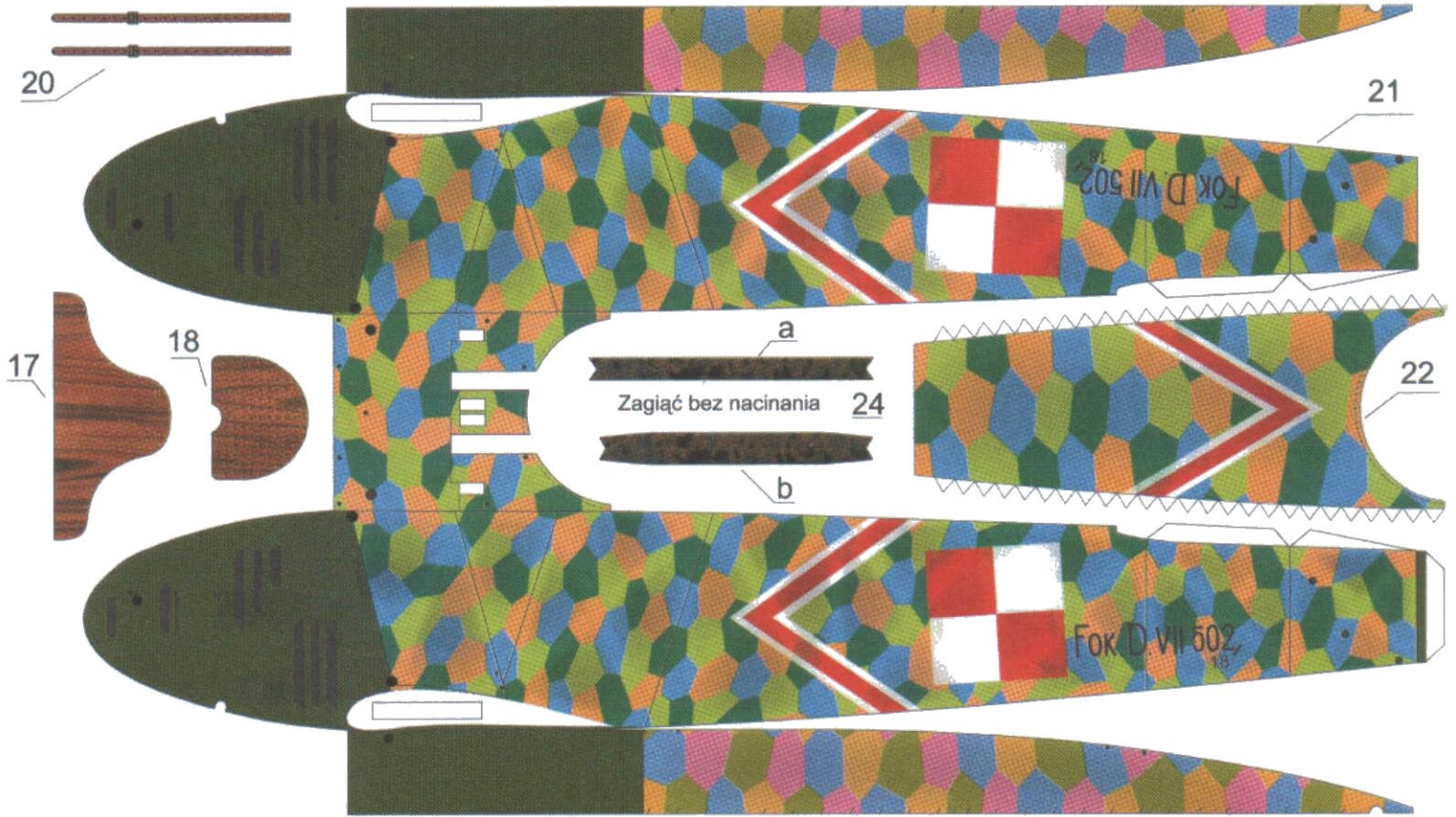
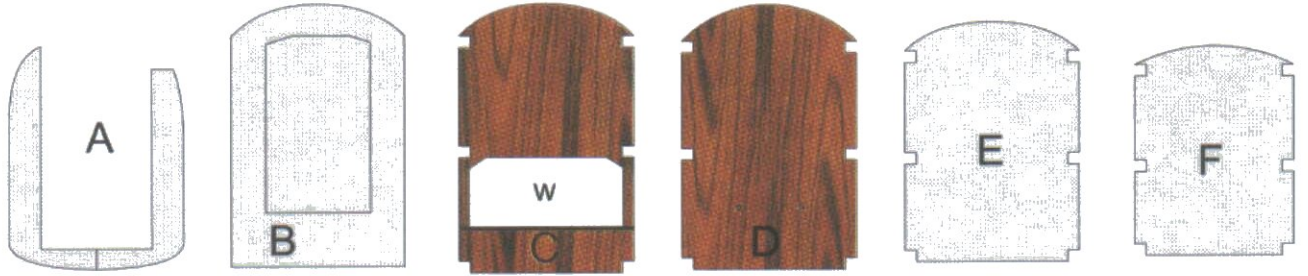
wkleić do kadłuba. Wyciąć i skleić elementy statecznika poziomego cz.38...42 i pionowego cz.43,44 i 45, gotowe, przykleić do kadłuba. Rysunki montażowe przedstawiają sposób w jaki należy to wykonać. Górne skrzydło cz.54 nie wymaga specjalnego opisu, za wyjątkiem może końców które przed sklejeniem trzeba wyprofilować. Dolne skrzydło cz.51 składa się z dwóch elementów, choć jak już wiemy w oryginale skrzydło składało się z jednej części. Wycinamy więc i skleamy prawą i lewą część skrzydła, potem, w prawą lub lewą część dźwigara cz.49 wklejamy język cz.50, łączący oba dźwigary wewnątrz kadłuba. Gotowe części skrzydła przyklejamy do kadłuba. Na górnej powierzchni dolnego skrzydła wkleić wsporniki cz.60, łączące oba skrzydła. Wewnątrz każdego wspornika wkleić wyprofilowany wg. rysunku drut. Teraz wklejamy wyprofilowane i pomalowane zastrzały cz.62,63 64 i 65 łączące kadłub z górnym skrzydłem. Podwozie- na dolną część skrzydełka cz.66, nakleić żebra cz.67, przewlec przez nie oś (drut lub inny materiał o średnicy 2mm.) Jednocześnie na osi nawlec wsporniki cz.68, wewnątrz których wklejony jest wyprofilowany drut cz.70. Zamknąć doklejanie żeberek skrzydełkiem cz.66. Opony kół najprościej wykonać z 3.5mm. czarnej rurki plastikowej. Można wykorzystać do tego drut z izolacją o takiej średnicy. Sposób wykonania koła przedstawiony jest na rysunku. Na końcu zostawiłem wykonanie rury wydechowej. Wykonanie jej ze zwijanego papieru cz.31 może być dość trudne, gdyż jest ona rozszerzona na końcu ale jednocześnie wygięta w literę S. I tutaj możemy wykorzystać plastikową rurkę. Trzeba tylko lekko podgrzać jeden z końców i rozszerzyć go, dalsze wyprofilowanie wg. rysunku nie powinno sprawiać kłopotu.

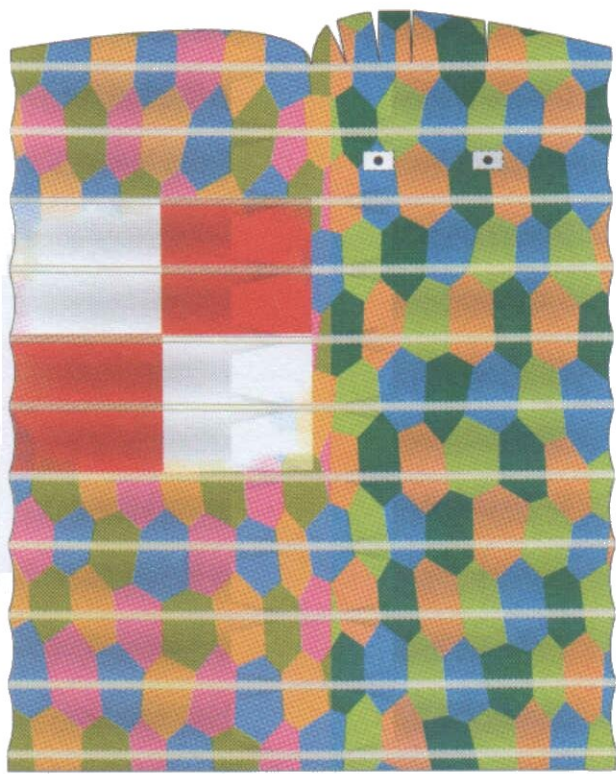
Życzymy udanej zabawy!



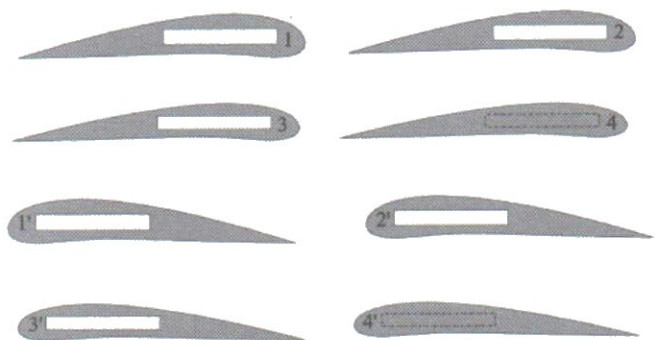








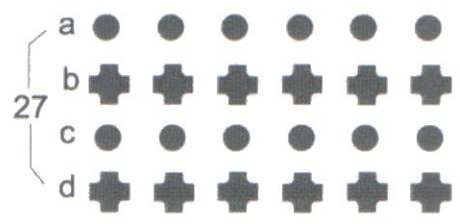
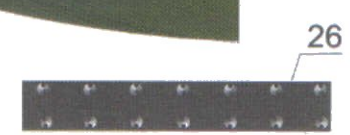
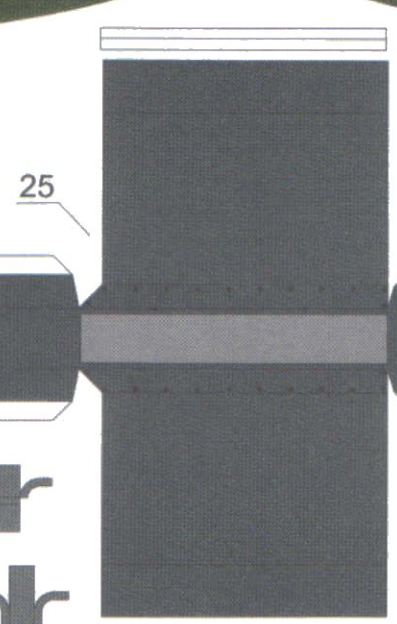
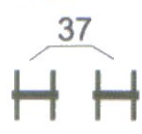
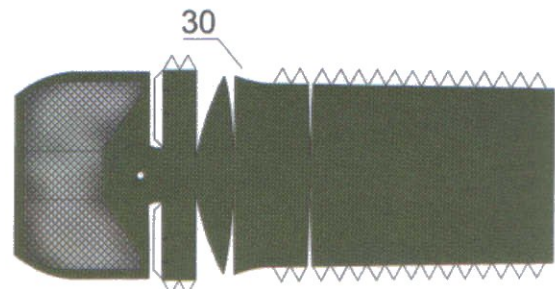
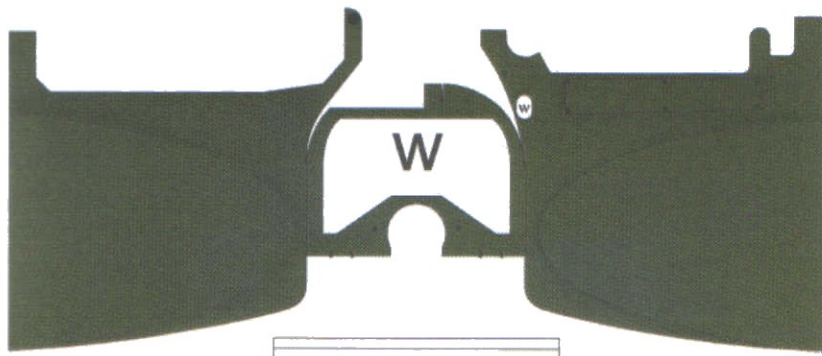
51L 51P



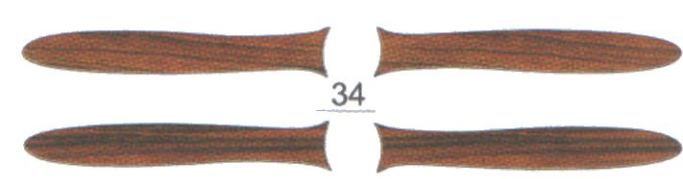
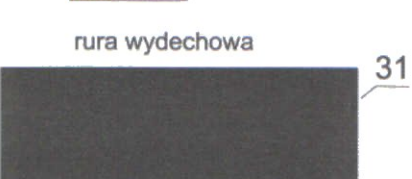
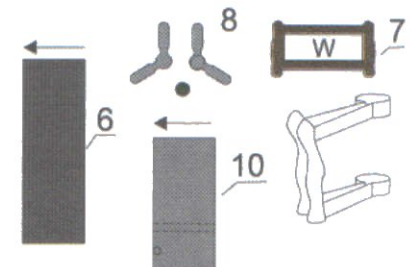
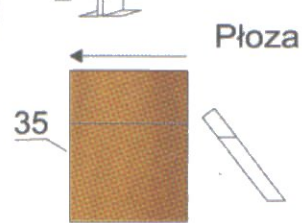
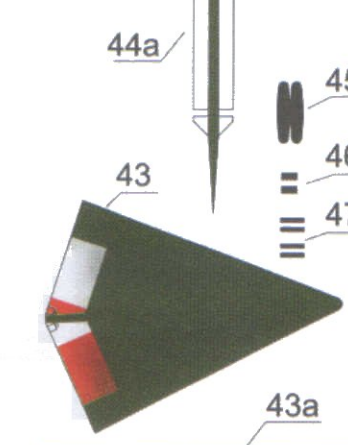
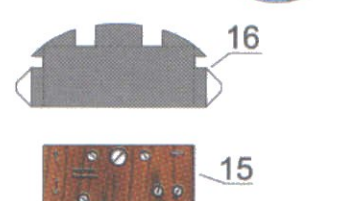
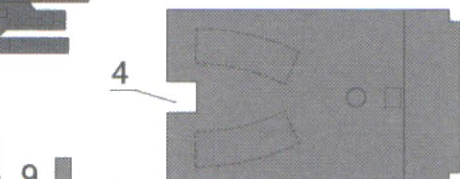
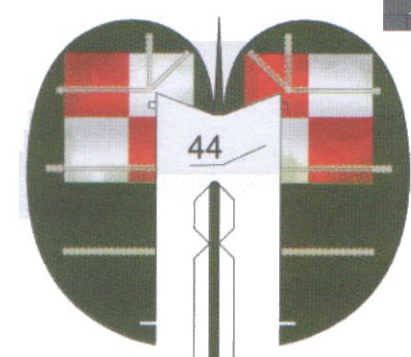
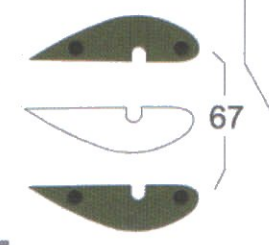
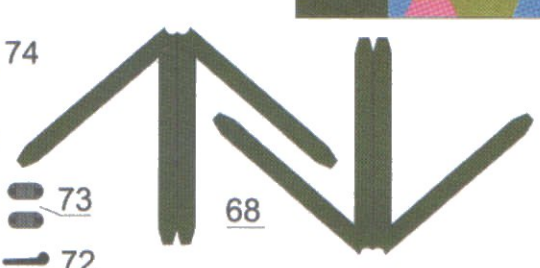
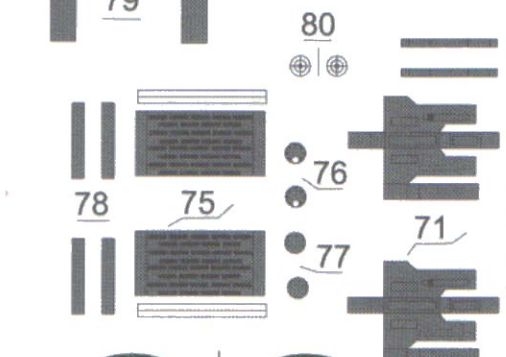
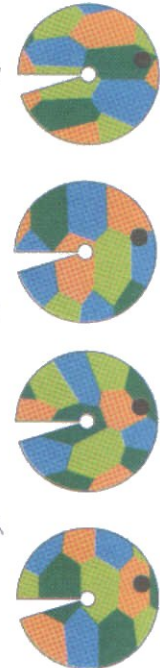
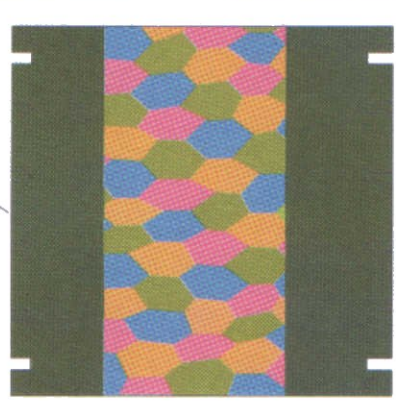
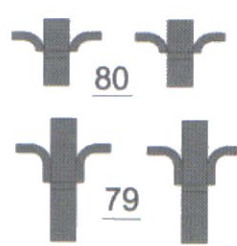
żebra skrzydła dolnego- nakleić na karton



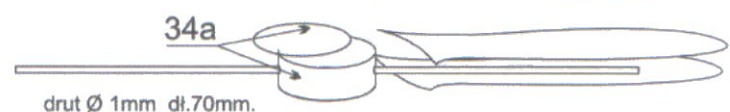
54



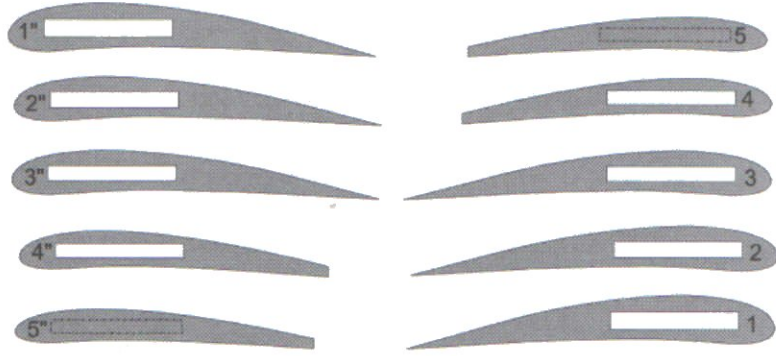
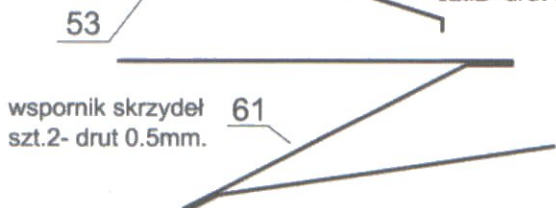
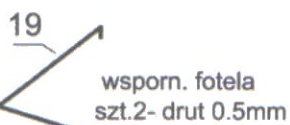
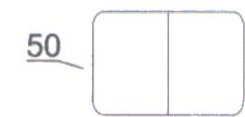
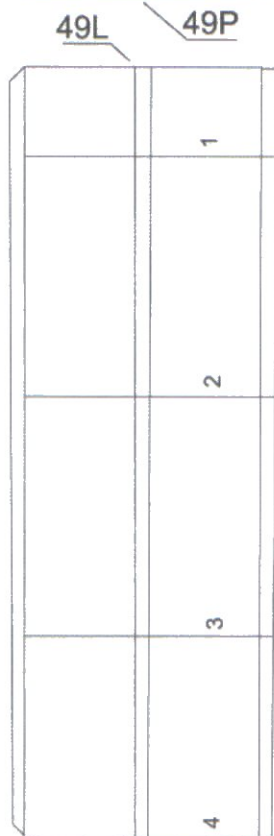
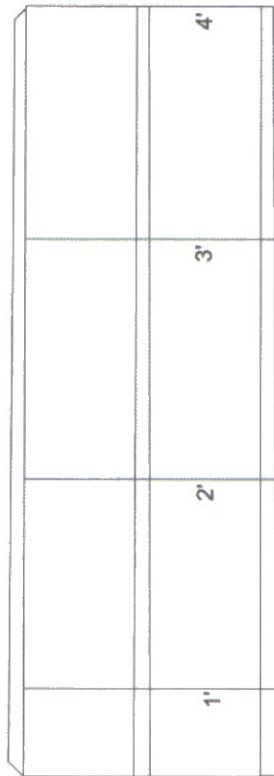
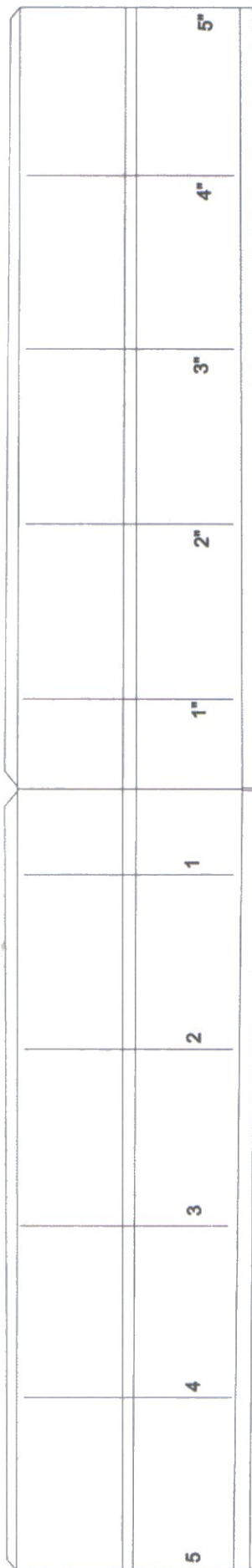
el.26,27,28 nakleic na karton



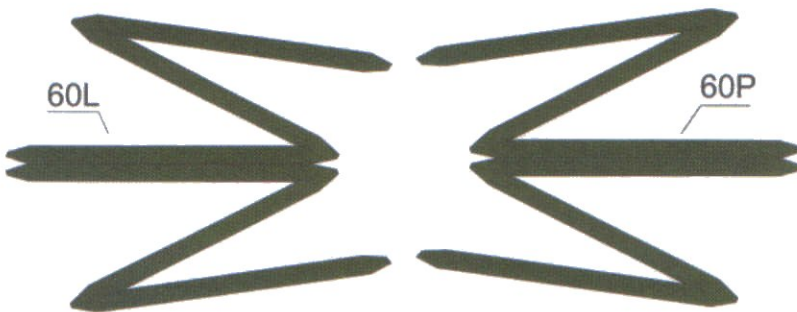
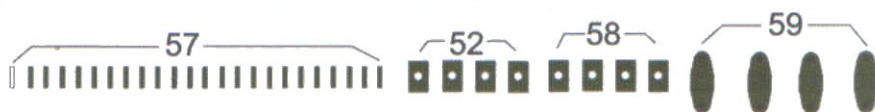
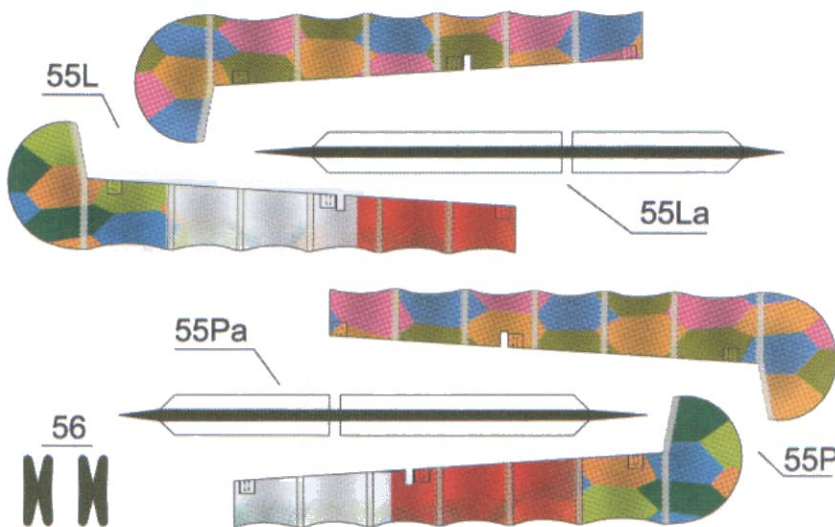
łączniki rury wydechowej



drut Ø 1mm dł.70mm.

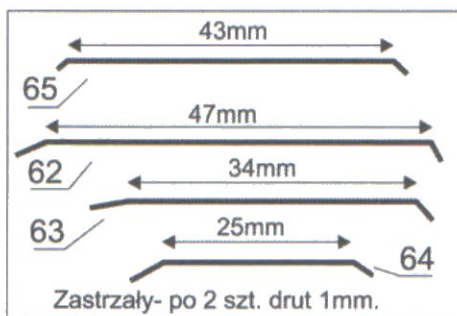


zębra skrzydła górnego -nakleić na karton



Wszystkie rysunki wsporników i osi są w skali 1:1

opona - plastikowa rurka o średnicy 3mm. - 2 szt.



Zastrzały- po 2 szt. drut 1mm.

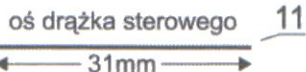
uchwyty szt.2 drut 0.5mm.



wspornik steru kierunku szt.2- drut 0.5mm.



oś podwozia \varnothing 2mm. 66mm



Wspornik podwozia szt.2 drut 0.5mm