



FOKKER Dr.I

The Fokker Dr. I is one of the best-known WWI fighters owing much to the legendary red aircraft flown by the WWI German top ace Manfred von Richthofen, usually more familiar with his nickname 'Red Baron'. In early 1917, German fighter pilots in the Western Front faced a threat by newly arrived British Sopwith Triplane. Fokker aircraft company modified one of their DVI biplane prototypes then under development into a triplane format, and this triplane DVI became the first Dr. I prototype. Four prototypes were built, and two of them, F.I. 102/17 and F.I. 103/17 were sent to the Front for combat evaluation. The former was first flown by von Richthofen, and the latter by Werner Voss, who added further 21 victories in a short period with this F.I before he was killed on September 23, 1917. There were some minor differences between the F.I and the production Dr. I. The F.I had no wing tip skids, and the curved leading edge of the horizontal tailplanes. The airframe design of the Dr. I was of the typical Fokker's way at the time. The fuselage was made of welded tubular steel frame works covered by fabric. The three cantilever wings were supported by strong wooden box spars without relying on bracing wires and interplane struts.

Delivery of the Dr. I started in October 1917, but due to accidents caused by wing failures, the actual Dr. I operation was delayed to November.

The operational life of the Dr. I was short, only half a year from the end of 1917 to mid 1918 and was replaced by the more powerful DVII. Only a total of 320 planes was built. Its quick service career was mainly caused by its slow speed and poor high altitude performance. The Dr. I, however, proved itself to be an outstanding machine with its dog fight aerobatic quality once in the hands of a skilled pilot like 'Red Baron' or Werner Voss, and this small and nimble triplane was passioned by many ace pilots.

Crew 1. Wingspan (top): 7.19m, Length: 5.77m, Height: 2.95m Powerplant: 110hp Oberursel Ur.II 9-cylinder rotary engine. Max speed: 165km/h, Service ceiling: 6,100m, Armament: LMG 08/15 7.92mm machine gun×2

Le Fokker Dr. I est l'un des plus célèbres avions de chasse de la première guerre mondiale surtout du fait de chasse rouge légendaire piloté par l'as allemand de la même période Manfred von Richthofen plus familier sous son surnom de "Baron rouge". Au début de l'année 1917, les pilotes de chasse allemands du front de l'ouest furent face au danger présenté par le Triplan britannique Sopwith qui venait d'arriver. La compagnie d'avions Fokker modifia l'un de ses biplans prototypes DVI en cours de développement dans un format triplanaire, ce qui fit que ce triplan DVI devint le premier prototype Dr. I. Quatre prototypes furent construits et deux d'entre eux, le F.I. 102/17 et le F.I. 103/17 furent envoyés au dessus du Front pour évaluer leurs capacités de combat.

Le premier de ceux-ci fut piloté par von Richthofen et le deuxième par Werner Voss qui accumula 21 victoires lui-même en une courte période avec ce dernier étant tué le 23 septembre 1917. Il y avait quelques différences mineures entre le F.I. et le Dr. I de production. Le F.I n'avait pas d'à l'extrémité des ses ailes et possédait le bord d'attaque d'une course des avions allemands de quene horizontaux. Le dessin aérodynamique du Dr. I était typique de Fokker de l'époque.

Le fuselage était fabriqué en couples tubulaires sondée en acier et recouverte de toile. Les trois ailes étaient supportées par des longerons sous boîte de bous puissants sans avoir besoin de haubans ou de renforts courts aux ailes. Les invendus du Dr. I commencèrent en octobre 1917, mais du à des accidents causés par des ailes déformées, il fut mis en opération active des Dr. I fut retardée jusqu'en novembre. La vie opérationnelle du Dr. I courut seulement une demi année de la fin de 1917 jusqu'au milieu de 1918 et fut remplacé par le DVII plus puissant. Seullement un total de 320 avions fut construit. La courte durée de sa carrière fut surtout causée par son manque de vitesse et sa pauvre performance à haute altitude. Le Dr. I, cependant, fut très précurseur en tant que machine extraordinaire avec ses qualités aerobatiques en comparaison avec les autres avions de chasse de l'époque "Baron rouge" et Werner Voss, ce qui rendit ce petit triplanaire manœuvrable et populaire auprès de plusieurs as de pilotage.

Equipage 1. Envergure (au sommet): 7,19m. Longueur: 5,77m. Hauteur: 2,95m. Powerplant: 110hp Oberursel Ur.II moteur rotatif de 9 cylindres. Vitesse: maximale 165 km/h. Plafond: util. 6,100m. Armement: 2 mitrailleuses LMG 08/15 de 7,92mm

「レッドバロン」のニックネームあまりにも有名なドイツのトップエース マンフレッド・フォンリヒトホーフェンの赤い愛機で知られる「ローテルバーゼン」は最も知名度の高い一式戦闘機の一つです。

1917年初頭、西部戦線のドイツ空軍は、新しい登場した複葉戦闘機ソッピース三翼機の優位性に脅威を感じていました。フォッカー航空機社は当時新しい複葉戦闘機DVIの開発が進んでいましたが、それを機にF.I.を試作機に改名されDr. I最初の原型となりました。4機の試作機を作られ、その内の2機F.I. 102/17とF.I. 103/17は実戦テストのため前線へ送られそれ前者は、最初リヒトホーフェンが使用し、後者はウルナー・フォスの愛機となりました。フォスはF.I. 103/17を愛用してから、1917年9月23日に戦死するまでにこの機体でメガモ(21)も伸ばしています。試作型のF.I. 1と量産型のDr. Iでは、外形がいくつのかの細やや異なる点があります。F.I. 1は複葉のスキッドが無く水平尾翼前縁がカーブしており、カウリングの形がやや異なっています。Dr. Iの機体構造は当時のフォッカーカー社の典型とも言えるもので、機体は鋼管溶接形状でもやや異なっていました。F.I. 1の機体構造は当時のフォッカーカー社の典型とも言えるもので、機体は鋼管溶接形状でもやや異なっていました。1917年より配備が始まりましたが、主翼の作業過程での欠陥により、実戦使用は11月になりました。Dr. Iの初飛行は1918年半ばには後継のより強力なD.VIIに交代しました。生産量も少く320機しか作られませんでした。この理由は、Dr. Iの速度が低く高高度性能も劣っていたためです。しかしながらDr. Iはレッドバロンやフォスの頑丈なパイロットに操縦されたら抜群の格闘戦能力を發揮し、この小型では珍しい三翼機は多くのエースパイロットに愛されたのです。

乗員 1 名、 主翼(上翼): 7.19m、 全長: 5.77m、 全高: 2.95m、 エンジン: 110馬力 オーバーラウゼル Ur.II 空冷 9 気筒ロータリーエンジン、 最大速力: 165km/h、 上昇限度: 6,100m、 固定武装: LMG 08/15 7.92mm 機関銃 2門。

Die Fokker Dr. I ist eines der bekanntesten Jagdflugzeuge, das seinen Ruf dem legendären roten Flugzeug verdankt, welches vom I. Weltkrieg Fliegeras Manfred von Richthofen, bekannt unter seinem Spitznamen "Roter Baron" geflogen wurde.

Anfang 1917 sah sich die deutsche Kriegspiloten an der Westfront der Gefahr der neuen britischen "Sopwith" Dreidecker gegenüber. Die Fokker Flugzeuggesellschaft baute einen ihrer DVI - Doppeldecker Prototypen, der damals gerade entwickelt wurde, in einen Dreidecker um, und dieser Dreidecker Dr. I wurde der erste Dr. I Prototyp. Vier Prototypen wurden gebaut, zwei von ihnen, der F.I. 102/17 und der F.I. 103/17 wurden zur Kampferprobung an die Front geschickt. Der erste wurde von Richthofen geflogen, der letztere von Werner Voss, welcher in kurzer Zeit mit dieser F.I. weitere 21 Siege errang, bevor er am 23. September 1917 abgeschossen wurde.

Es gab geringfügige Unterschiede zwischen der F.I. und der Dr. I. Die F.I. hatte keine Flügelendkufen und die Flügelvorderkante der horizontalen Hohenflossen war gerundet, während die F.I. abgerundet war.

Der Rumpf war ein mit Stoff bespanntes, geschwungenes Stahlrohrskelett. Die 3 freitragenden Tragflächen waren aus starken hölzernen Kastenholmen versteift, ohne Spannseile und aufgeklebt. Die Aussteifung der Dr. I begann im Oktober 1917, aber wegen diverser Unfälle, verzögerte sich die Aussteifung an den Dr. I. bis November. Die Einsatzdauer der Dr. I war kurz, nur ein halbes Jahr, von Ende 1917 bis Mitte 1918, dann wurden sie durch die stärkeren DVII ersetzt. Insgesamt wurden nur 320 Flugzeuge gebaut. Diese kurze Karriere war hauptsächlich auf die geringe Geschwindigkeit und die schwache Höhenleistung zurückzuführen.

In den Händen eines erfahrenen Piloten, wie des "Roten Barons" oder Werner Voss, bewährte sich die Dr. I mit seinen Nahkampfkualitäten als hervorragendes Jagdflugzeug.

Besatzung: 1; Flügelspannweite: 7,19m; Länge: 5,77m; Höhe: 2,95m; Triebwerk: 110hp Oberursel Ur.II 9-Zylinder Sternmotor; Max. Geschwindigkeit: 165 km/h; Flughöhe: 6,100m; Bewaffnung: 2 LMG 08/15 7,92mm Maschinengewehre.

Il Fokker Dr. I è uno dei cacciatori più noti che deve la sua fama all'aereo rosso che guidava il famoso pilota di caccia della Prima Guerra, Manfred von Richthofen, più conosciuto con il suo soprannome "Barone Rosso".

All'inizio del 1917 i piloti di caccia tedeschi dovevano affrontare al fronte occidentale il pericolo dei nuovi triplani britannici "Sopwith".

Fokker modificò uno dei suoi prototipi biposto, che stava costruendo in un triplano, questo triplano diventò il primo prototipo Dr. I. Furono costruiti 4 prototipi, due di essi, il F.I. 102/17 e il F.I. 103/17 furono mandati al fronte per la valutazione in combattimento. Il primo aereo fu pilotato da von Richthofen, il secondo da Werner Voss, il quale in breve tempo ottenne oltre 21 vittorie prima di essere abbattuto il 23 settembre 1917.

C'erano alcune piccole differenze fra il F.I. e il Dr. I.

Il F.I. non aveva pattini di estremità d'ala e il bordo anteriore delle derive orizzontali era curvato.

Il disegno del Dr. I era tipico per il Fokker di allora.

La fusoliera era una struttura d'acciaio saldata e ricoperta di tessuto. La consegna del Dr. I cominciò nell'ottobre 1917, ma diversi incidenti causati da difetti alle ali ritardarono l'operazione Dr. I fino a novembre.

L'impiego del Dr. I era breve, durava soltanto 6 mesi, dalla fine del 1917 a metà 1918, poi furono sostituiti dai DVII più potenti. Furono costruiti soltanto 320 aerei. La carriera era così breve soprattutto per le scarse prestazioni di velocità e salita.

Nelle mani di un pilota esperto, come lo era il "Barone Rosso", il Dr. I dava prova delle sue qualità nel combattimento ravvicinato. Questo piccolo aereo aereo era molto amato dai piloti.

equipaggio: 1; apertura alare: 7,19m; lunghezza: 5,77m; altezza: 2,95m; motore: 110hp Oberursel Ur.II 9 cilindri a stella velocità massima: 165km/h; altitudine da volo: 6,100m; armamento: 2 LMG 08/15 7,92 mm mitragliatrici.

Il Fokker Dr. I之所以成為第一次世界大戰時，最聞名的戰機之一，和駕駛著充滿傳奇色彩的紅色戰機那位德軍首席皇室飛行員：孟費過理希特芬，也就是被人稱為“紅男爵”的人有很密切關係。

1917年初期，在西線的德國戰機飛行真正面臨英國新式索活三翼機的威脅。因此，福卡飛機公司把當時尚在發展階段的DVI原型機進行修改，變成三翼機結構。這架三翼機就是第一架Dr. I的原型機了。最先製成的西線原型機中，有二架被分別為F.I. 102/17及F.I. 103/17的被送到前線去作戰鬥驗收。前者由馮理希特芬駕駛，後者則由著名的羅格納沃斯駕駛。沃斯在極短時間內以這架F.I.擊落2架敵機，為他於1917年9月23日降下前，加了不少戰功！和量產型的Dr. I一些相應的分別：F.I.沒有翼端副翼；連直尾翼前端也不是弧形的；Dr. I的骨架結構反映了當時福卡慣用的設計：機身由鋼管焊接而成，上也覆蓋著裝布。三層懸臂式主翼則由實木的木質盒式翼樑支撐；鋁製機翼蒙皮或內置的翼間支柱補強。

Dr. I於1917年10月開始交貨，但由於機翼出現問題，導致專事外擴生，所以Dr. I正式參戰被推遲至11月。

Dr. I的服役時間極短促，只有由1917年末至1918年中的半年，然後便被更強力的DVII所取代了，總共只生產了320架。短促促的一生主要因為其航速太慢，在高空的性能也嫌劣。然而，在技術優異的飛行員例如“紅男爵”或羅格納沃斯等人手中，Dr. I那最近於花式飛行一般的空中戰斗能力，卻證明了它是特出的戰鬥機種，這種極小而靈活的三翼機甚得衆多皇室飛行員的歡心。

Dr. I於1917年10月開始交貨，但由於機翼出現問題，導致專事外擴生，所以Dr. I正式參戰被推遲至11月。

Dr. I的服役時間極短促，只有由1917年末至1918年中的半年，然後便被更強力的DVII所取代了，總共只生產了320架。短促促的一生主要因為其航速太慢，在高空的性能也嫌劣。然而，在技術優異的飛行員例如“紅男爵”或羅格納沃斯等人手中，Dr. I那最近於花式飛行一般的空中戰斗能力，卻證明了它是特出的戰鬥機種，這種極小而靈活的三翼機甚得衆多皇室飛行員的歡心。

乘員 1 名、 主翼(上翼): 7.19m、 全長: 5.77m、 高: 2.95m、 引擎: 110馬力 奧堡烏斯9缸紅轉紅式 最高時速: 165公里 升級: 6,100m 武裝: LMG 08/15 7.92mm 視聽槍

(組立ての注意)

- 接着剤や塗料は火の近くで使わないでください。使う時はとさとき窓を開けて換気に気をつけましょう。
- 塗料指定の **I** はグンゼ産業・Mrカラーの番号です。接着剤や塗料は入っていませんので別にお買い求めください。
- 部品をランナーから切り離す時は模型用ハサミ等を使い、余分な部分はカッターやヤスリ等で仕上げてください。
- 組立図のサインマークは下の説明をごらんください。

(CAUTION)

- Do not use glue and paint near open fire, and open window time to time for ventilation.
- I** of color indication refers to the color number of GUNZE SANGYO MR. COLOR. Glue and paint are not included.
- When you take parts off from the runner frame, use a modeling scissors and trim excess plastic with a cutter or a file.
- See the bottom of this column for the meaning of symbols.

(ZUR BEACHTUNG)

- Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit zur Belüftung öffnen.
- Der **I** der Farbkennzeichnung bedeutet die Farbnummer von GUNZE SANGYO MR. COLOR. Kleber und Farbe sind nicht enthalten.
- Zum Abschneiden der Teile vom Verbundstück eine Modellierschere verwenden und die überstehenden Plastikteile mit einem Messer oder einer Feile beseitigen.
- Die Bedeutung der Symbols finden Sie unten in dieser Spalte.

(ATTENTION)

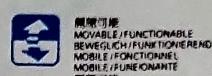
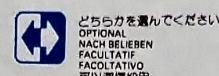
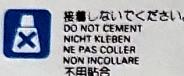
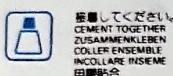
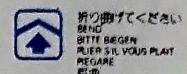
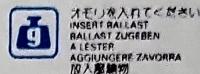
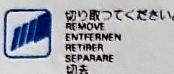
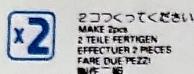
- Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps.
- Le numéro **I** pour l'indication de couleurs correspond au numéro de couleur de GUNZE SANGYO MR. COLOR. La colle et la peinture ne sont pas comprises.
- Pour retirer les pièces hors du cadre, utiliser des ciseaux spéciaux pour maquette et retirer le plastique en excès avec un cutter ou une lime.
- Voir la fin de cette colonne pour la signification des symboles.

(ATTENZIONE)

- Non usare colla e vernice vicino a fiamme esposte, e aprire le finestre di tanto in tanto per cambiare l'aria.
- I** delle indicazioni di colore si riferisce al numero di colore di GUNZE SANGYO MR. COLOR. Colla e vernice non sono incluse.
- Quando si staccano parti del carrello, usare forbici da modellismo e eliminare la plastica in eccesso con un coltello o una lima.
- Vedere in fondo a questa colonna per il significato dei simboli.

(注意)

- 勿於近火處使用膠水或油漆，並打開窗戶保持空氣流通。
- I** 代表都是產業出品MR COLOR的顏色編號。
- 不包括膠水及油漆。
- 自膠架中取出部件時，應用模型專用剪，並用削刀或小理除去多餘的膠料。
- 各圖型的含意可參考本欄以下的說明。

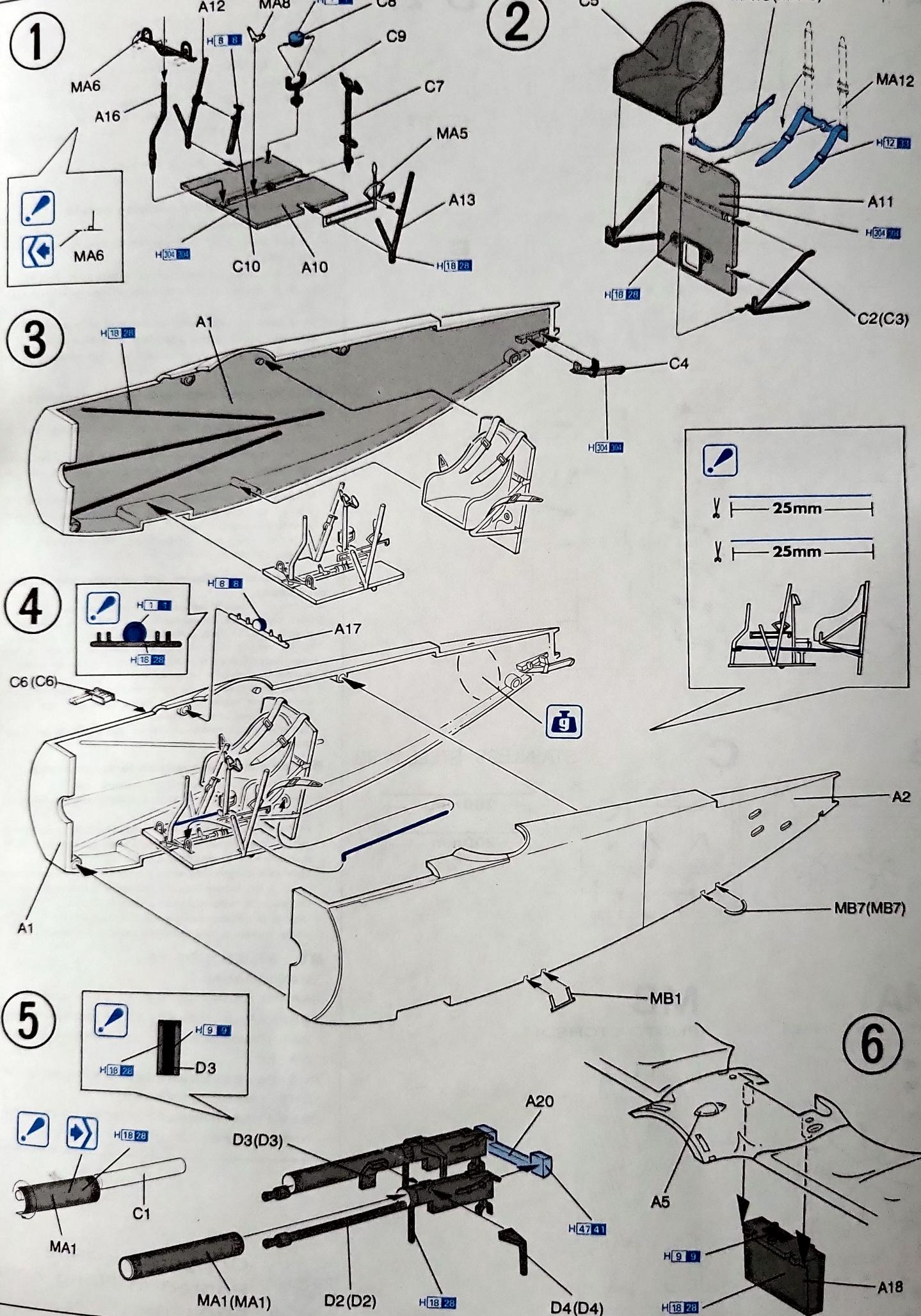


H **I** GUNZE SANGYO AQUEOUS HOBBY COLOUR ITALERI PAINT NO.

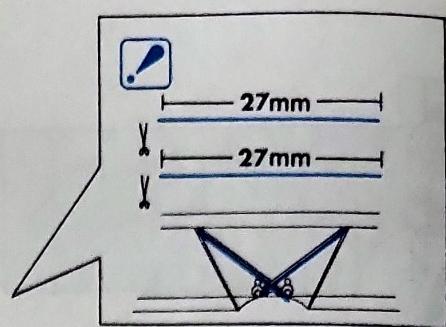
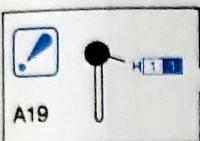
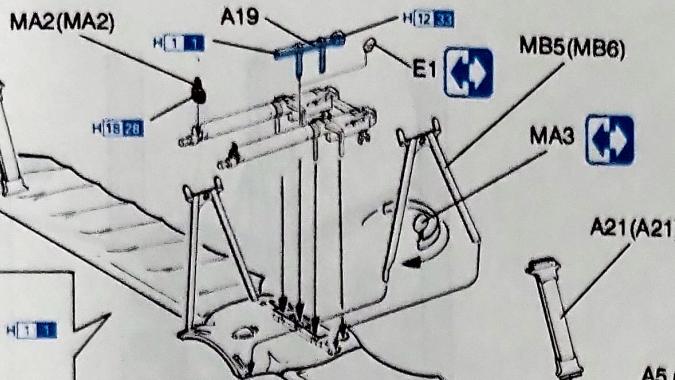
I GUNZE SANGYO MR. COLOUR

H I 1 ホワイト	1745	WHITE	WEISS	BLANC	BIANCO	白色
H I 2 ブラック	1747	BLACK	SCHWARZ	NOIR	NERO	黑色
H I 3 シルバー	1546	SILVER	SILBER	ARGENT	ARGENTO	銀色
H I 9 I ゴールド	1744	GOLD	GOLD	OR	ORO	金色
H I 16 I つや消しホワイト	1768	FLAT WHITE	MATTWEISS	BLANC MAT	BIANCO OPACO	啞白色
H I 17 I つや消しブラック	1749	FLAT BLACK	MATTSCHWARZ	NOIR MAT	NERO OPACO	啞黑色
H I 18 I インティブルー		BRIGHT BLUE	HELLBLAU	BLEU VIF	BLU VIVO	光藍色
H I 19 I 鉄色	1415	STEEL	STAHL	ACIER	ACCIAIO	黑鐵色
H I 20 I レッドブラウン	1533	RED BROWN	ROTBRUN	MARRON ROUGE	MARRONE ROSSICCIO	紅褐色、啡紅色
H I 21 I 燃鉄色	1711	BURNT IRON	GEBR. EISEN	FER BRULÉ	FERRO BRUCIATO	燒鐵色
H I 22 I オリーブドラブFS 34087	1716	OLIVE DRAB	OLIVE DRAB	OLIVE DRAB	OLIVA PALLIDO	綠色
H I 23 I グリーンFS 34227	1706	LIGHT GREEN	HELLGRÜN	VERT CLAIR	VERDE CHIARO	淺綠色

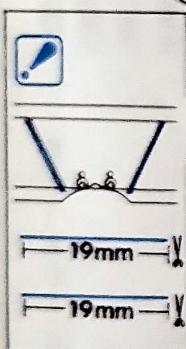
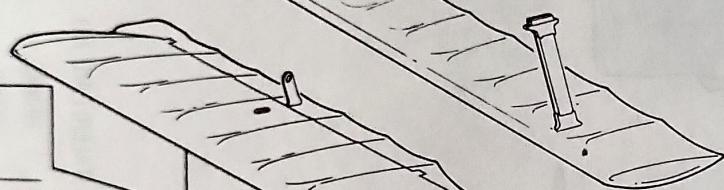




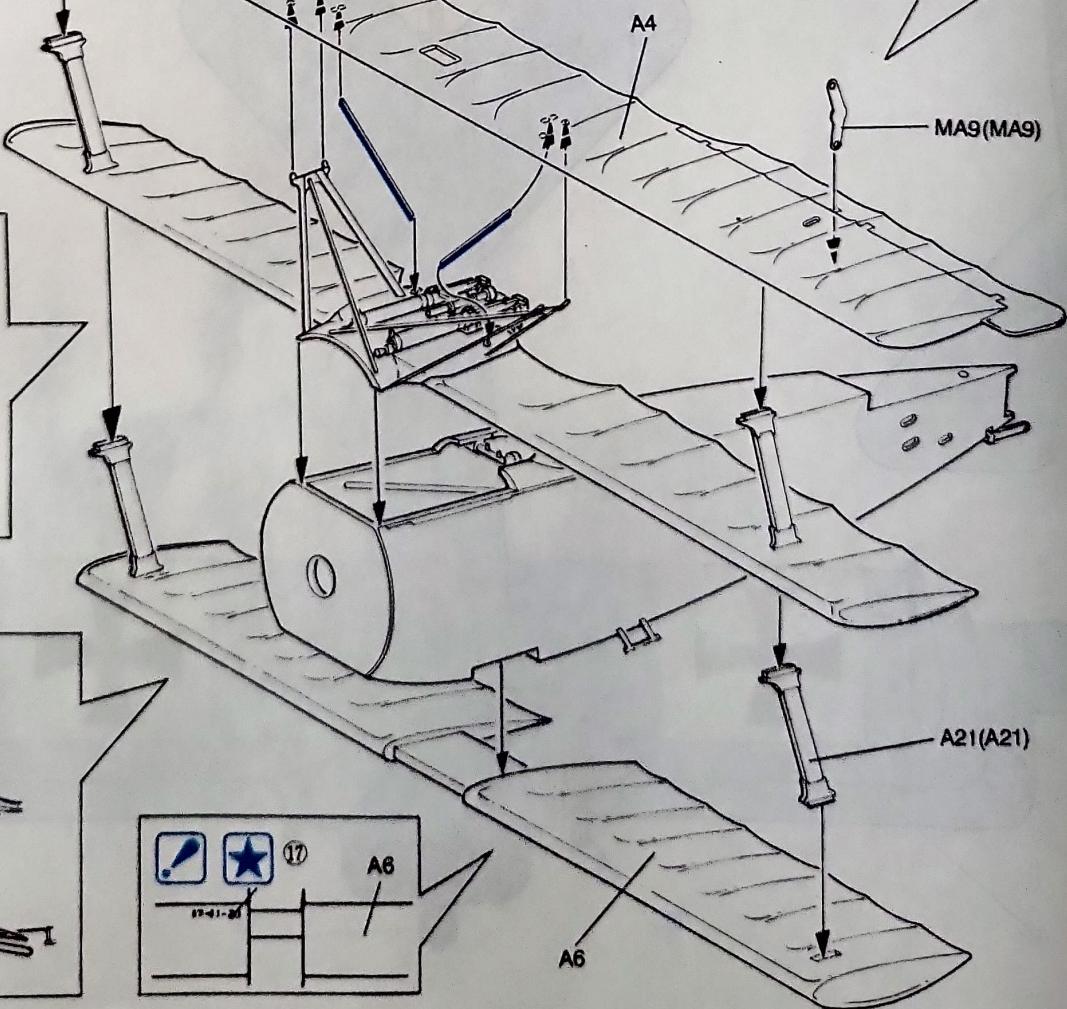
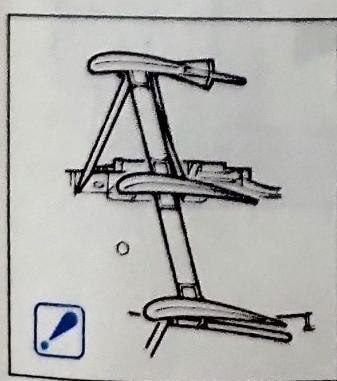
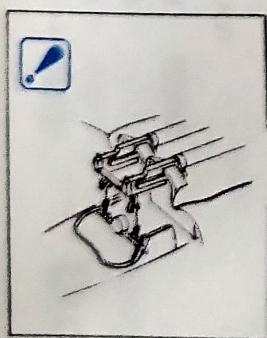
7

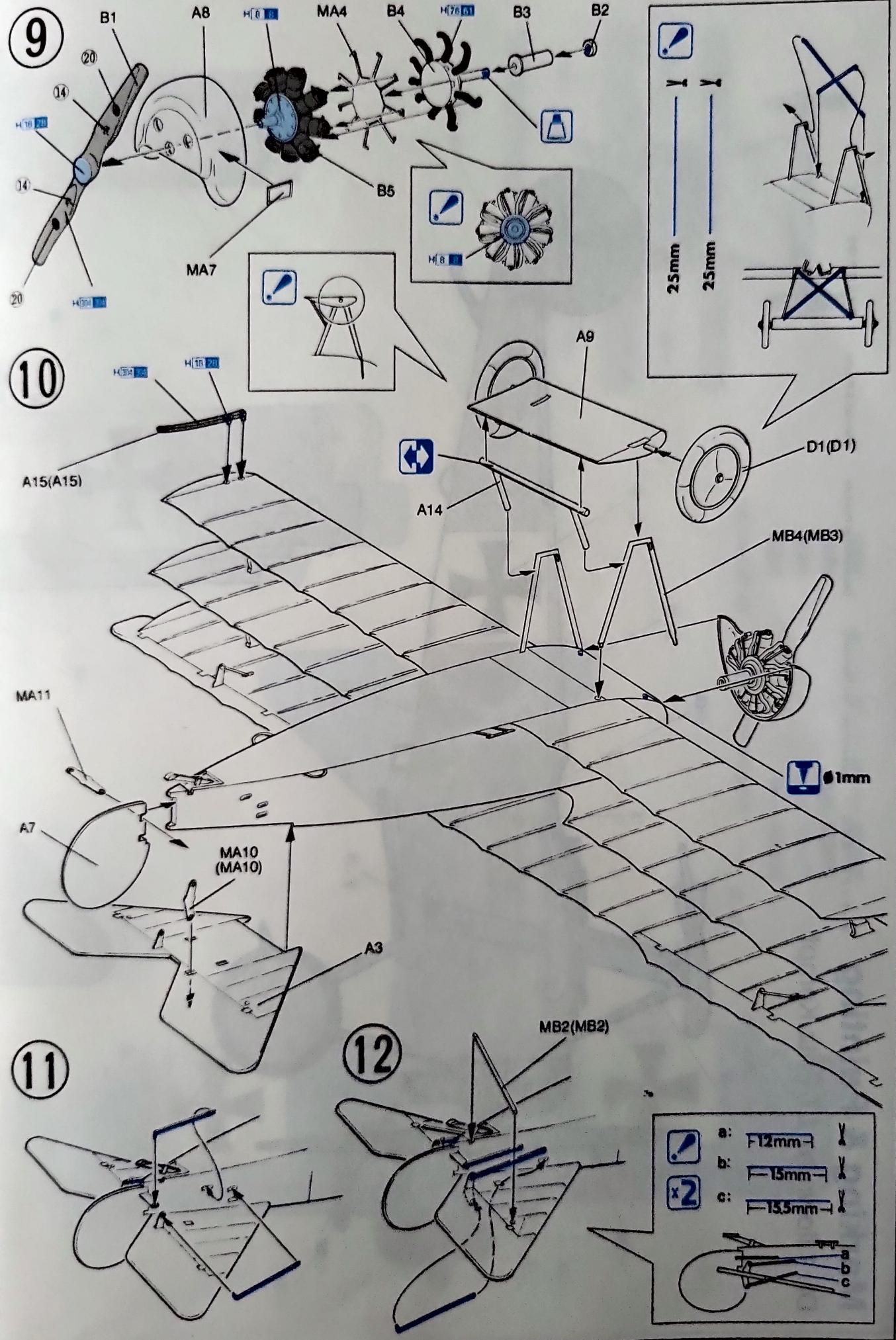


8



x2 6.5mm 6.5mm





Marking & Painting

マーキング及び塗装図

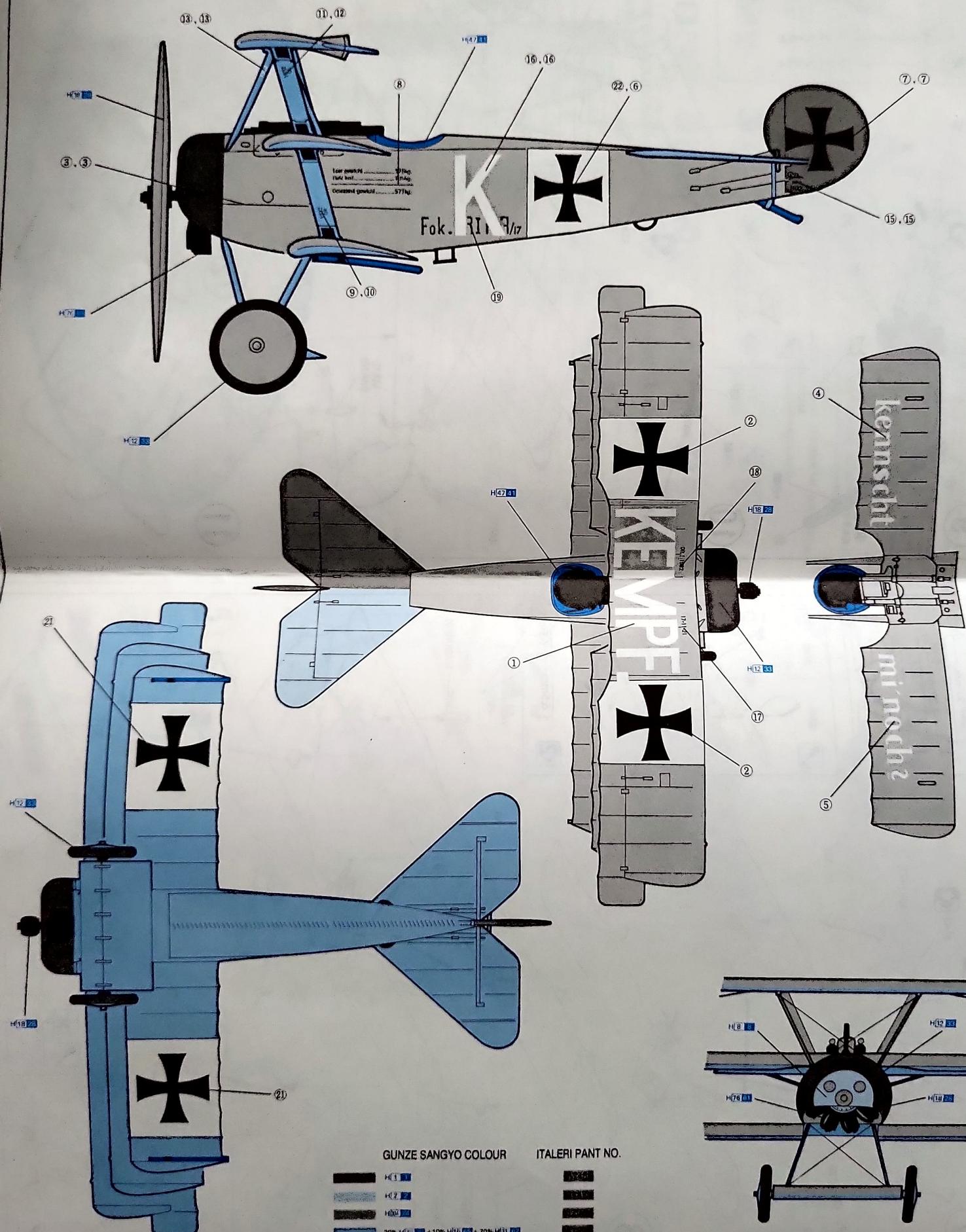
Markierungen und Bemalung

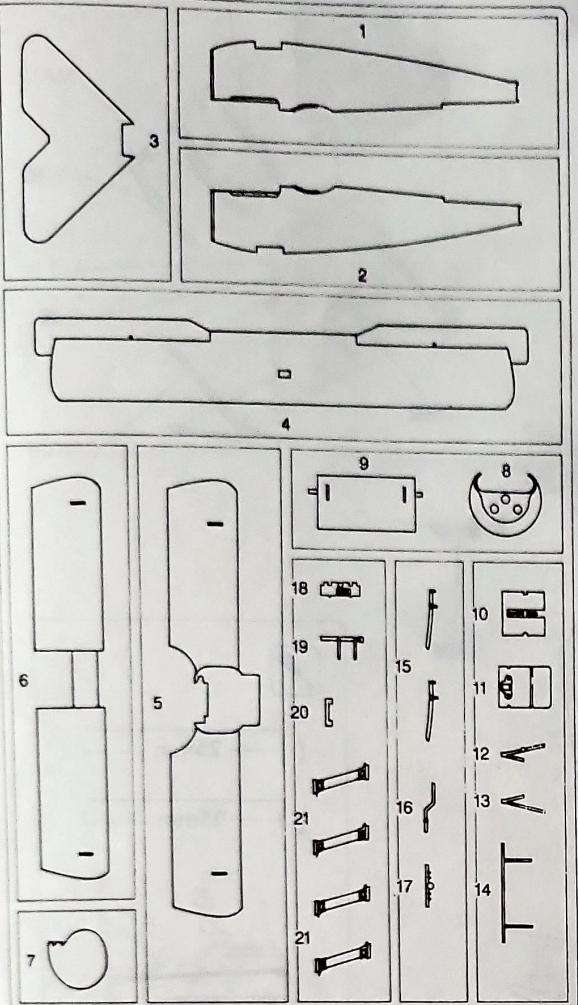
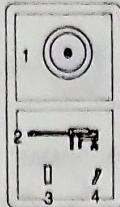
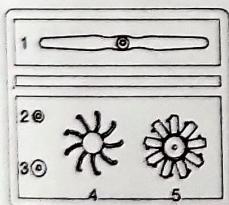
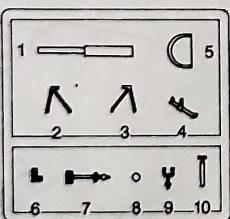
Decoration et Peinture

Marchio & Pittura

標記及着色指示

Dr. 1 flown by LT Fritz Kempf



A**D x2****B****C**

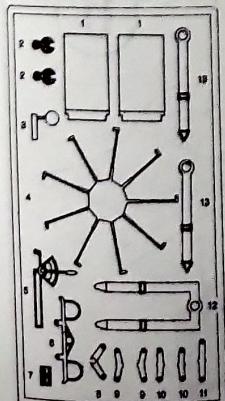
STAINLESS STEEL WIRE

— 200mm —

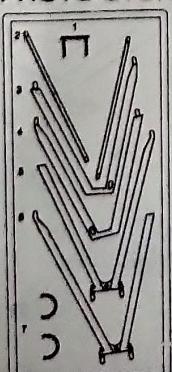
— 200mm —

MA

(PHOTO-ETCHED)

**MB**

(PHOTO-ETCHED)



■ デカールの貼り方

- ① デカールを貼るところのほこりや汚れを、ぬらした布できれいにふきとつてください。
- ② 貼りたいデカールを台紙ごとハサミで切りとり、1枚づつ水またはぬるま湯に台紙を下にして20秒くらい浮かべます。
- ③ 水から出したらタオルの上にのせ、指先でデカールが動くか確かめた後、貼るところにおいて静かに台紙をします。
- ④ 指先に少し水をつけて正確な位置にデカールを動かした後で、やわらかく、よく水を吸う布でデカールを押さえて内側の水分や気泡を押し出します。
- ⑤ デカールが完全に乾いたら少し水をつけた布で、デカールのまわりのノリをふきとります。

■ Correct Method for Applying Decals

- ① Clean model surface with wet cloth.
- ② Cut each design out of decal sheet and dip them in warm water for 20 seconds.
- ③ Check with finger tip if design is loose on base paper. If so, place it on proper position on model and slide off base paper leaving design on model.
- ④ Move design to exact position with wet finger tip, and push out excess water and air bubbles under decal with soft cotton cloth.
- ⑤ When decals get dry, wipe off with wet cloth excess glue left around decals.

■ Das Korrekte Aufbringen der Abziehbilder

- ① Oberfläche des Modells mit feuchtem Tuch reinigen.
- ② Jedes Motiv einzeln aus dem Bogen herauschneiden und 20 Sekunden in warmes Wasser tauchen.
- ③ Mit dem Finger prüfen, ob sich das Motiv vom Trägerpapier gelöst hat. Wenn ja, so schieben Sie es vom Papier weg und seine genaue Position auf dem Modell.
- ④ Korrigieren Sie die exakte Lage mit nasser Fingerspitze und drücken Sie Wasserblasen unter dem Abziehbild mit einem weichen Baumwolltuch weg.
- ⑤ Entfernen Sie beim Anrocknen der Abziehbilder die Klebstoffränder mit einem feuchten Tuch.

■ Comment appliquer les décalcomanies correctement

- ① Nettoyer la surface du modèle avec un chiffon humide.
- ② Découper chaque décalcomanie de sa feuille de papier et la plonger dans l'eau tiède pendant vingt secondes.
- ③ Vérifier avec le bout du doigt si le dessin se détache de son papier-support. Si oui, le positionner à l'endroit choisi sur le modèle et retirer doucement le papier-support.
- ④ Positionner la décalcomanie correctement avec un doigt humide et éponger tout restant d'eau et toutes bulles d'air sous la décalcomanie avec un chiffon doux.
- ⑤ Quand les décalcomanies sont sèche, détacher le colle autour des décalcomanies avec un chiffon humide.

■ Modo esatto per applicare le decalcomanie

- ① Pulire la superficie del modello con un panno umido.
- ② Ritagliare ciascun disegno dal foglio decalcomanie e immergerli in acqua calda per 20 secondi.
- ③ Controllare col polpastrello se il disegno è allentato sulla base di carta. In questo caso, applicarlo nella esatta posizione sul modello facendolo scivolare dalla base di carta.
- ④ Spostare il disegno nella esatta posizione mediante il polpastrello umido, quindi togliere l'acqua in eccesso e le bolle d'aria sotto la decalcomania mediante un panno soffice di cotone.
- ⑤ Quando le decalcomanie sono asciutte, togliere con un panno umido l'eccesso di colla intorno alla decalcomania stessa.

■ 貼上水印標貼的正確方法：

- ①用濕布抹乾淨模型表面。
- ②按照各標貼的形狀從標貼紙上切出，浸到溫水之中約20秒。
- ③用指尖試行觸摸以確定標貼是否已脫離底紙，如果屬實，則把標貼底紙放到模型表面的適當位置上，小心地將底紙移去，把標貼留在模型表面。
- ④以濕水的指尖把標貼移到正確的位置上，再用柔軟的綿質布料把標貼輕壓，以擠出標貼底下的氣泡和水份。
- ⑤標貼乾後，用濕布輕拭標貼及其附近的模型表面，以洗去可能殘留在標貼附近的多餘膠水，確保效果完美。

