

CAT.No.48-016
SCALE 1/48

Важкий винищувач
Fokker G-1A
Heavy fighter

У листопаді 1936 р. прототип важкого винищувача Fokker G.I викликав сенсацію під час виставки на Паризькому авіашоу. Концепція винищувача з двома двигунами була на той час революційною. Повітряний корпус нідерландської армії виявив значну зацікавленість літаком, в результаті наприкінці року було заказано 36 літаків G.IA. Щоб полегшити ситуацію із запчастинами, було передбачено, що вони повинні мати двигуни Bristol Mercury VIII потужністю 830 к.с., які також встановлювались на бомбардувальник T.V та винищувач D.XXI. Це рішення призвело до затримки, виробництва. Таким чином, перший винищувач потрапив у повітря лише 11 квітня 1939 року.

Літак мав значні експортні перспективи - перші замовлення відбулися після дебюту літака в Парижі. Замовлення були розміщені Фінляндією (26), Естонією (9), Швецією (18) та Республіканською Іспанією (12), йшли перемови про ліцензійну угоду на виробництво з Данією, та Угорщиною.

На момент нападу Німеччини на Нідерланди (10 травня 1940 року), 23 винищувача були на службі. 12 в 4-й винищувальній групі в Алкмаарі та 11 в 3-й винищувальній групі в Роттердамі, G.I досягли успіху в знищенні декількох юнкерсів Ju 52/3мс на ранніх етапах німецького вторгнення, але до п'ятого дня, коли Голландський опір закінчився, лише один винищувач залишився боєздатним. Німці окупували фабрику Фоккер, замовивши закінчити виробництво 12 винищувачів, що призначались на експорт до Фінляндії. Ці, а також відремонтовані літаки зі складу ВПС Нідерландів були використані Люфтваффе як учебні.

In November 1936 the prototype Fokker G.I heavy fighter caused a sensation when exhibited at the Paris Air Show, which in those days did not have a flying display but only a static exhibition in the Grand Palais. The concept of a twin-boom twin-engined fighter (later adopted for the Lockheed P-38 Lightning) was revolutionary at the time.

Demonstrations had already been given to the Netherlands army air corps at Soesterberg, and considerable interest was shown, resulting at the end of the year in an order for 36 aircraft to be designated G.IA. In order to ease the spares situation, it was stipulated that these must have 830 hp (619 kW) Bristol Mercury VIII engines, which were also to power the T.V bomber and D.XXI fighter already on order for the air corps.

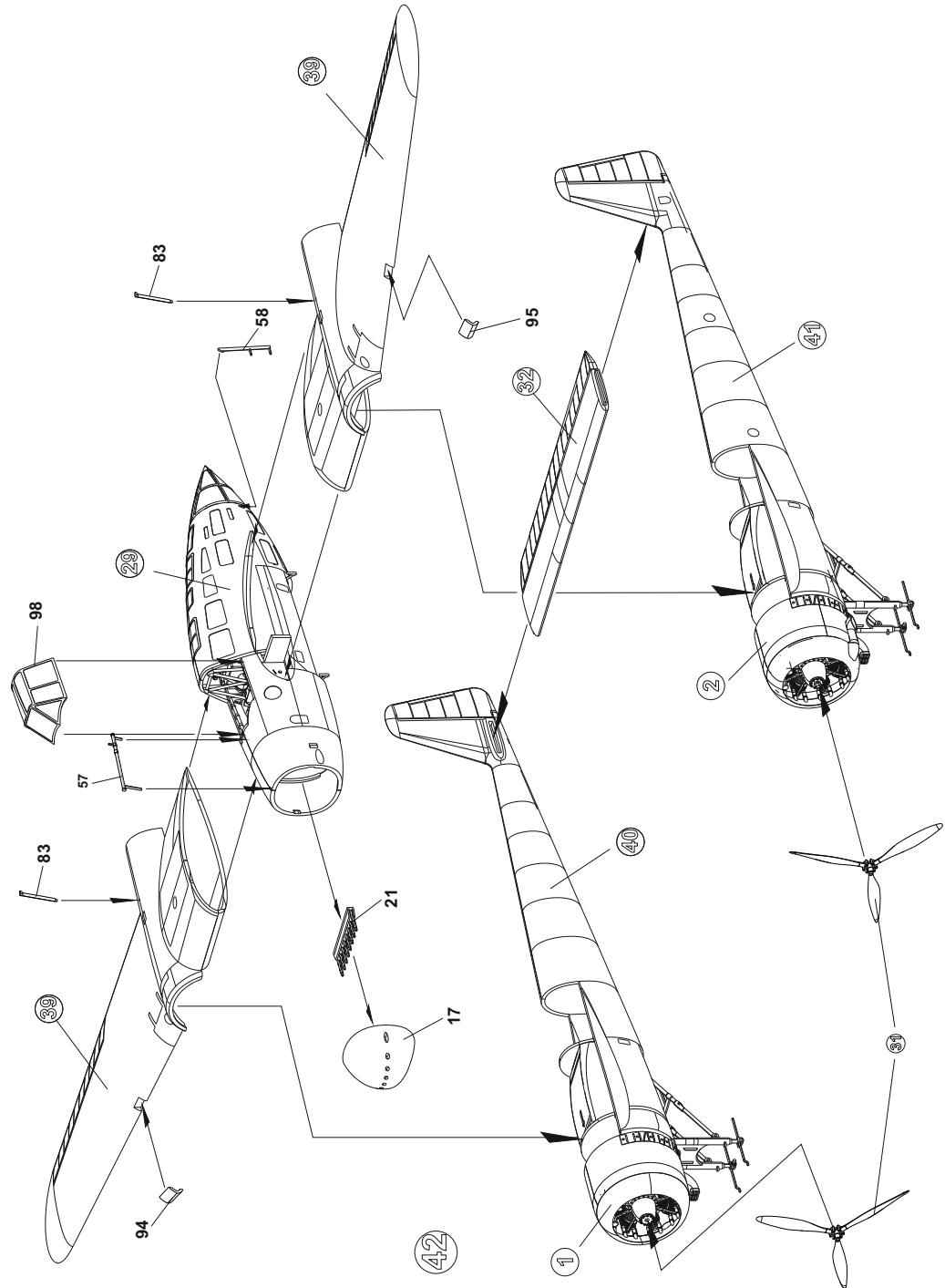
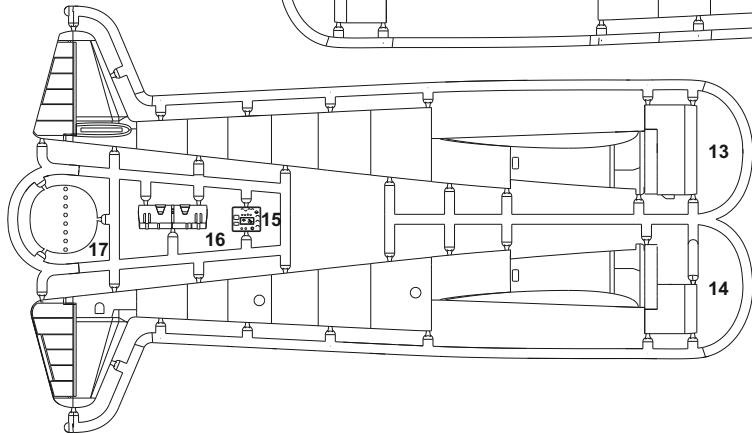
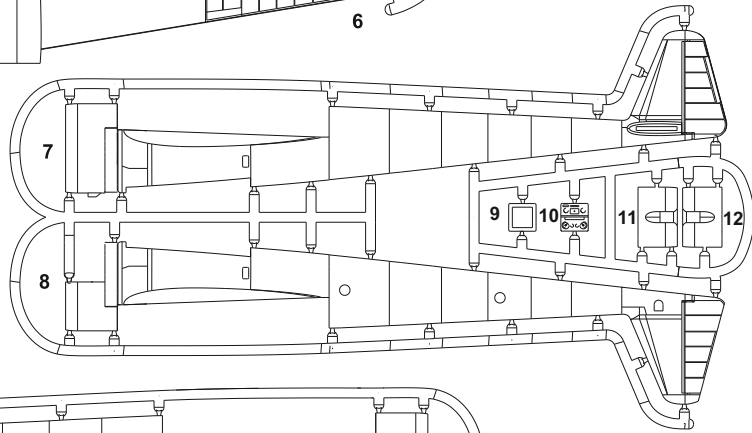
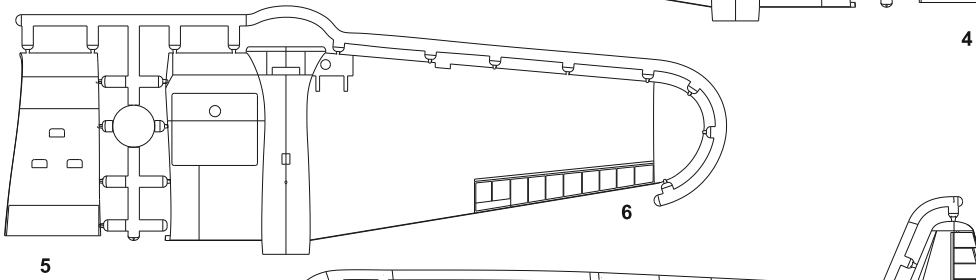
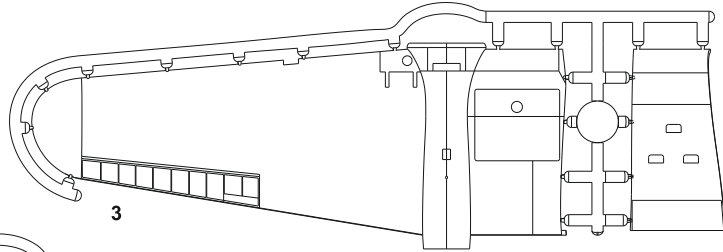
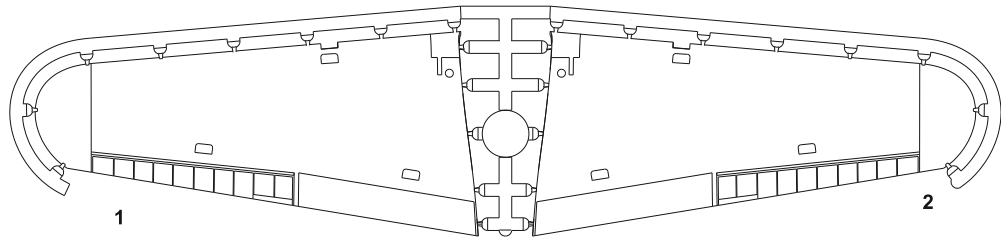
This decision brought delay because although G.IA production began immediately there was a hold-up in the supply of engines. Thus the first production aircraft to fly, actually, the second of the batch, became airborne only on 11 April 1939. It remained with the makers for production testing and modifications, and the first aircraft was delivered to Soesterberg on 10 July 1939.

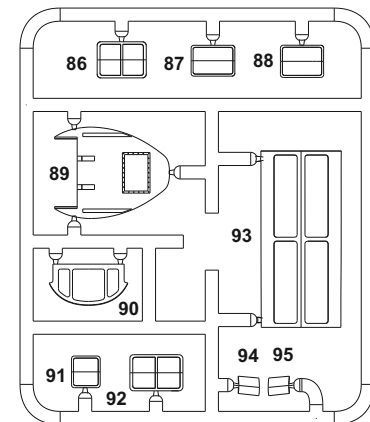
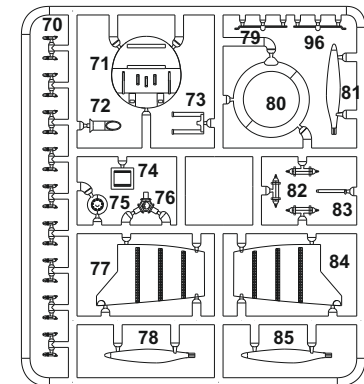
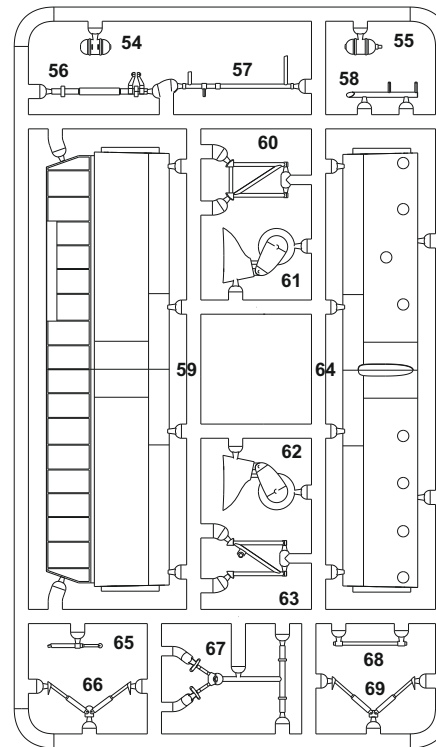
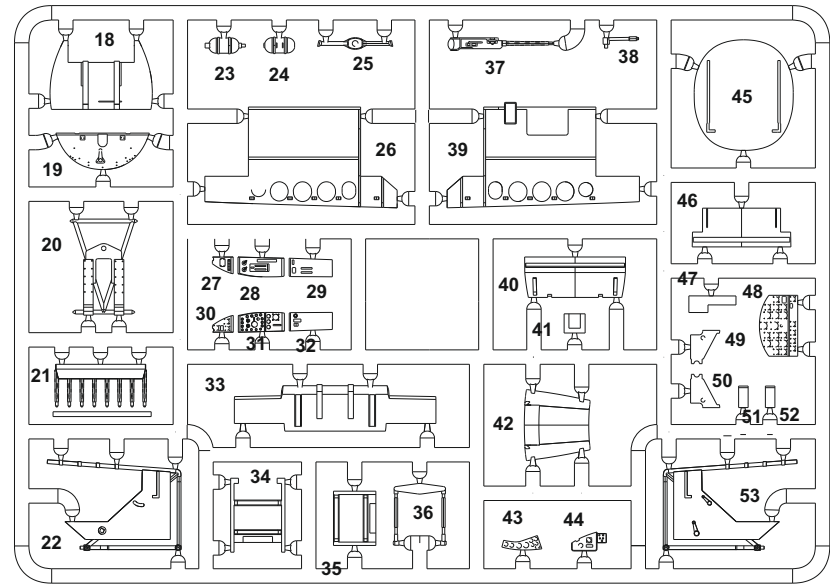
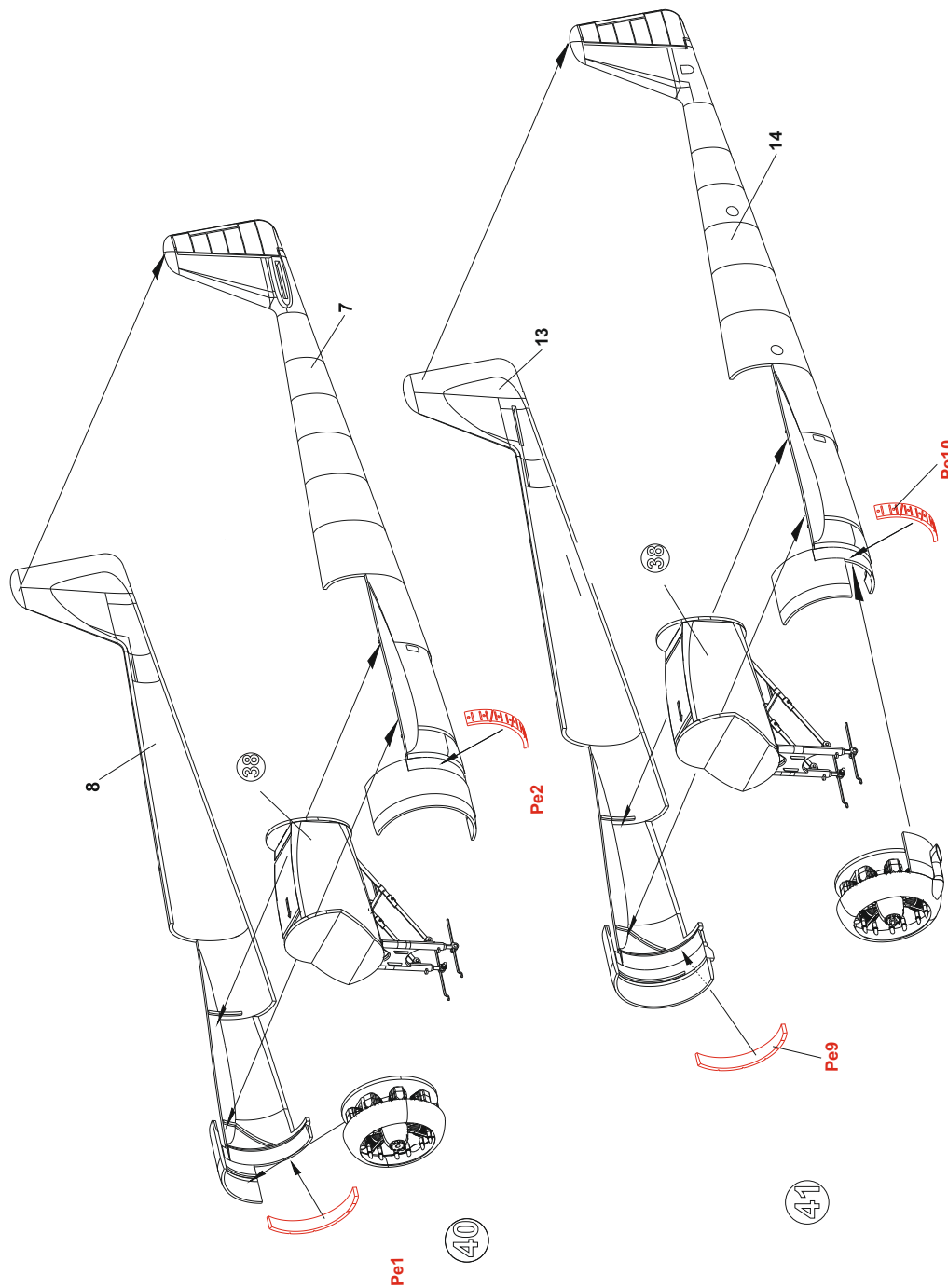
Possibilities of export orders followed the aircraft's debut at Paris and a number of foreign pilots came to Fokker to fly and evaluate the G.IB export version. Orders were placed by Finland (26), Estonia (9), Sweden (18) and Republican Spain(12), while a licence-production agreement was in negotiation with Denmark and another with Manfred Welss in Hungary. The Dutch embargo on weapon exports before World War II killed the Spanish order, but the Finnish batch was under construction when war broke out and a ban was then placed on its export. After lengthy negotiations a contract was drawn up to permit the G.IB's export on 17 April 1940, by which time 12 had been completed, apart from armament.

When Germany attacked the Netherlands on 10 May 1940, 23 G.Is were in service. 12 with the 4th Fighter Group at Alkmaar and 11 with the 3rd Fighter Group at Rotterdam/Waajhaven, The G.Is were successful in destroying several Junkers Ju 52/3ms during the early stages of the German invasion, but by the fifth day, when Dutch resistance ended, only a single example remained airworthy.

**MikroMir expresses gratitude Edwin Hoogschagen,
on behalf of Stichting Fokker G-1 (www.fokker-g-1.nl)**

Деталі моделі Part of the model





2x

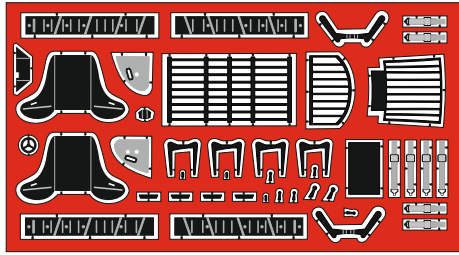
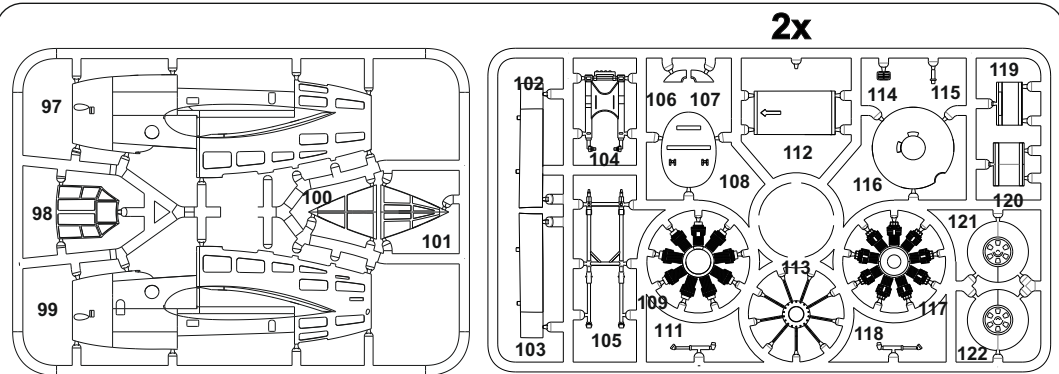
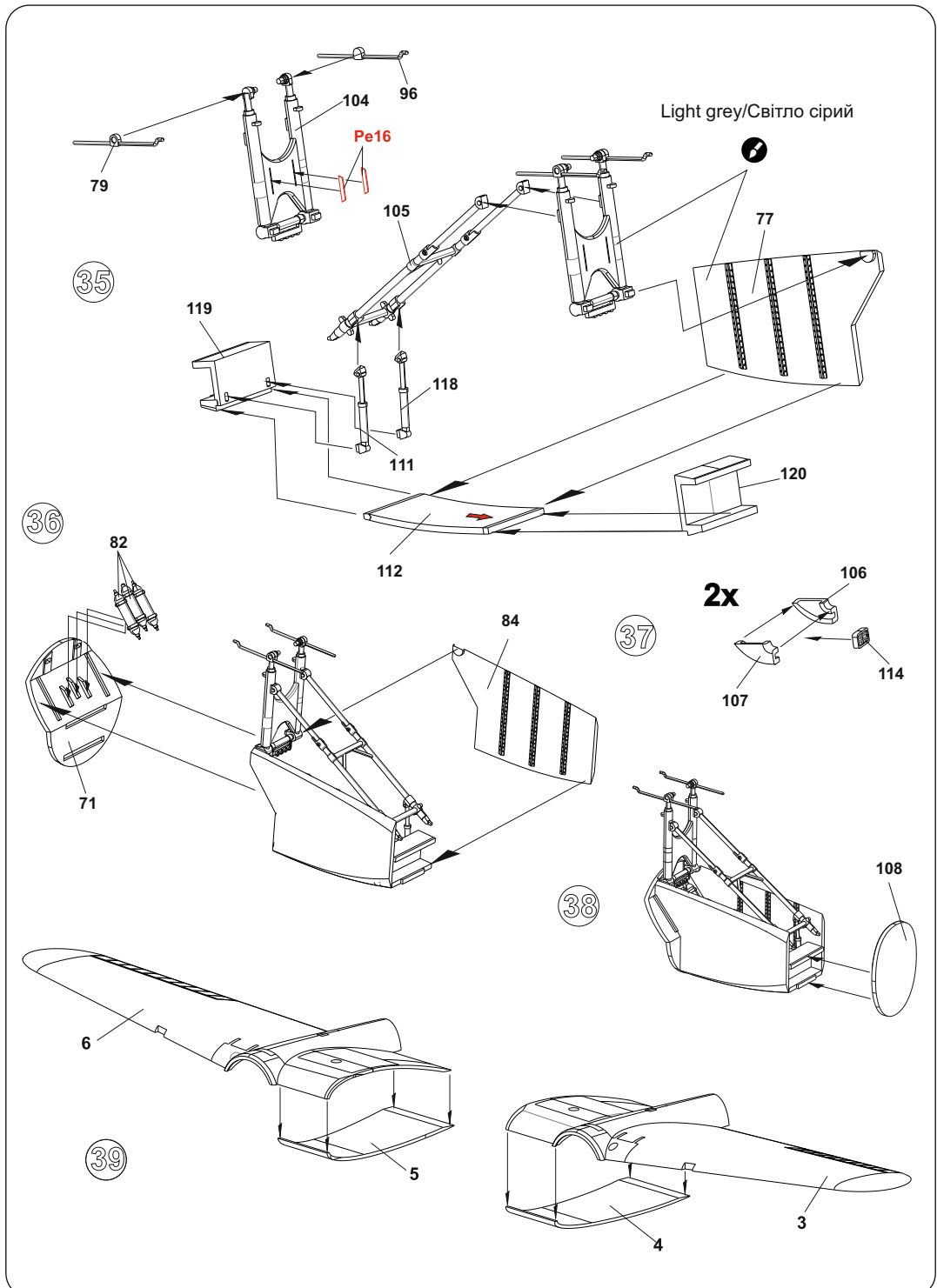
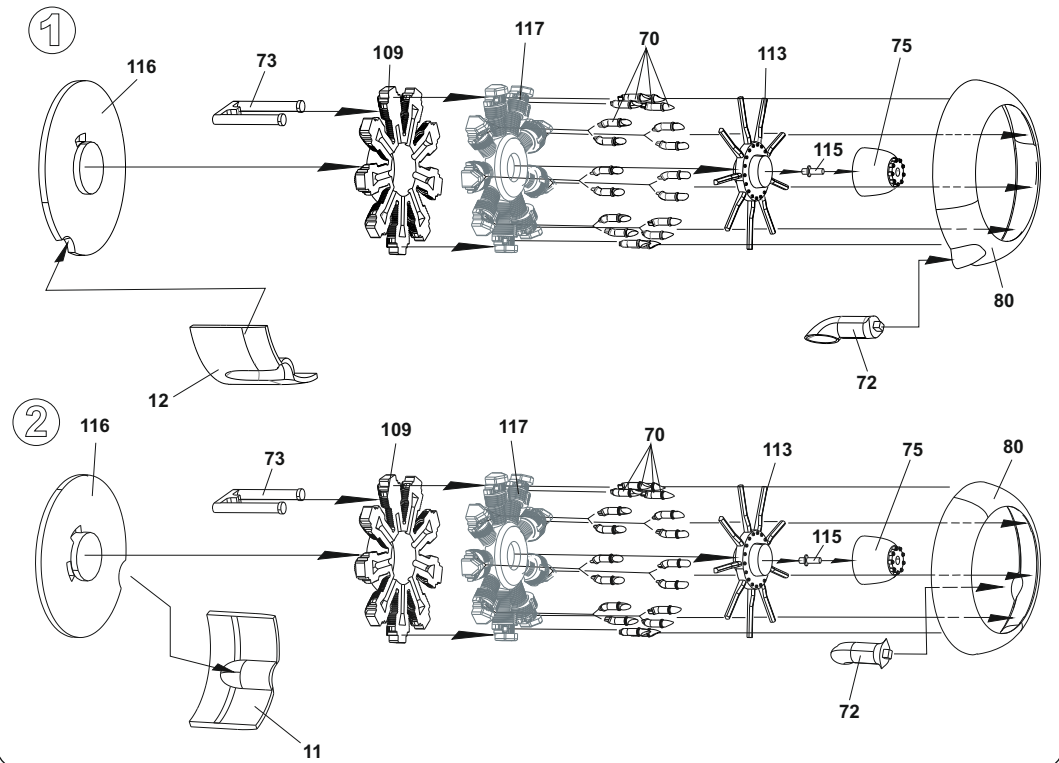
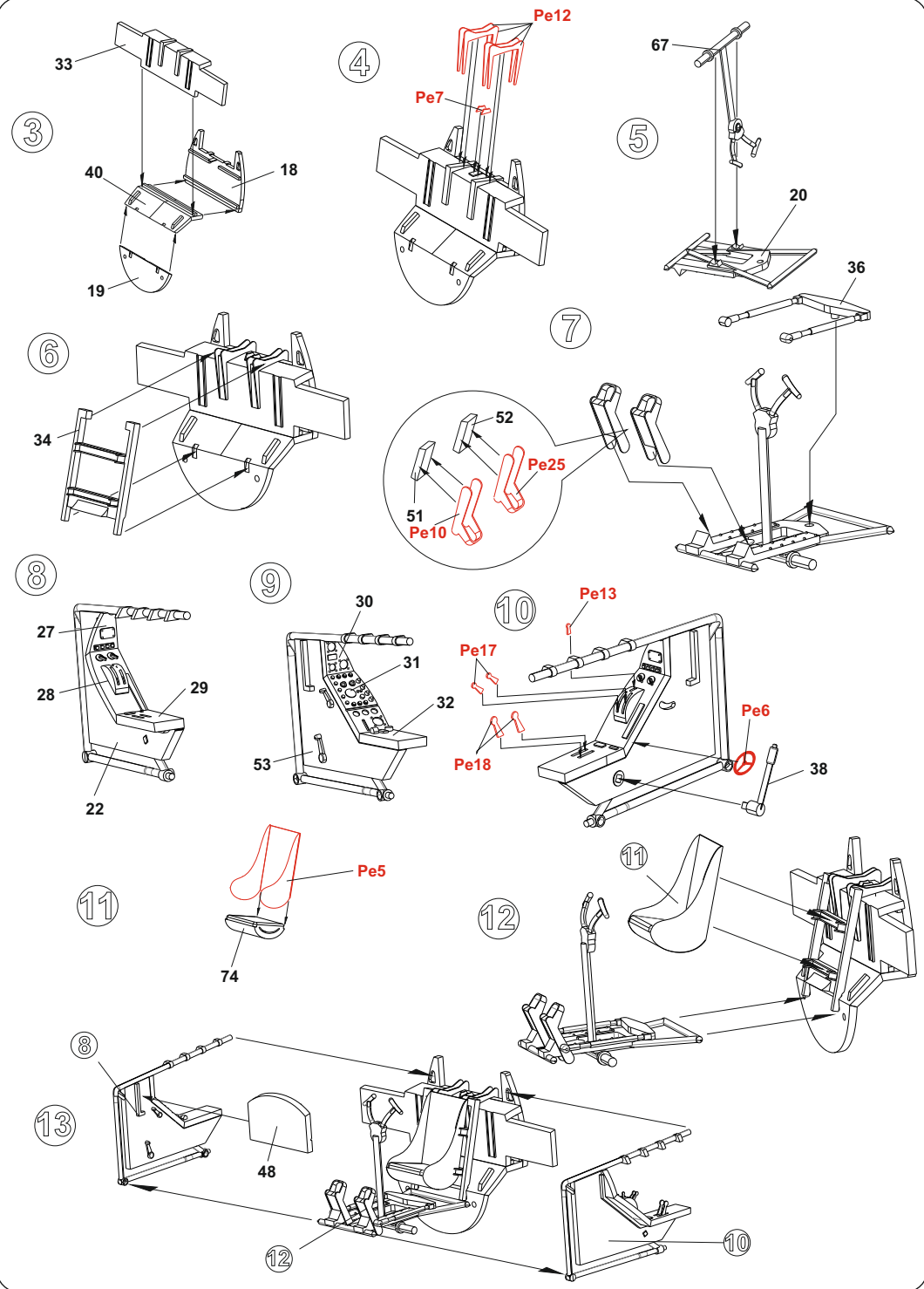
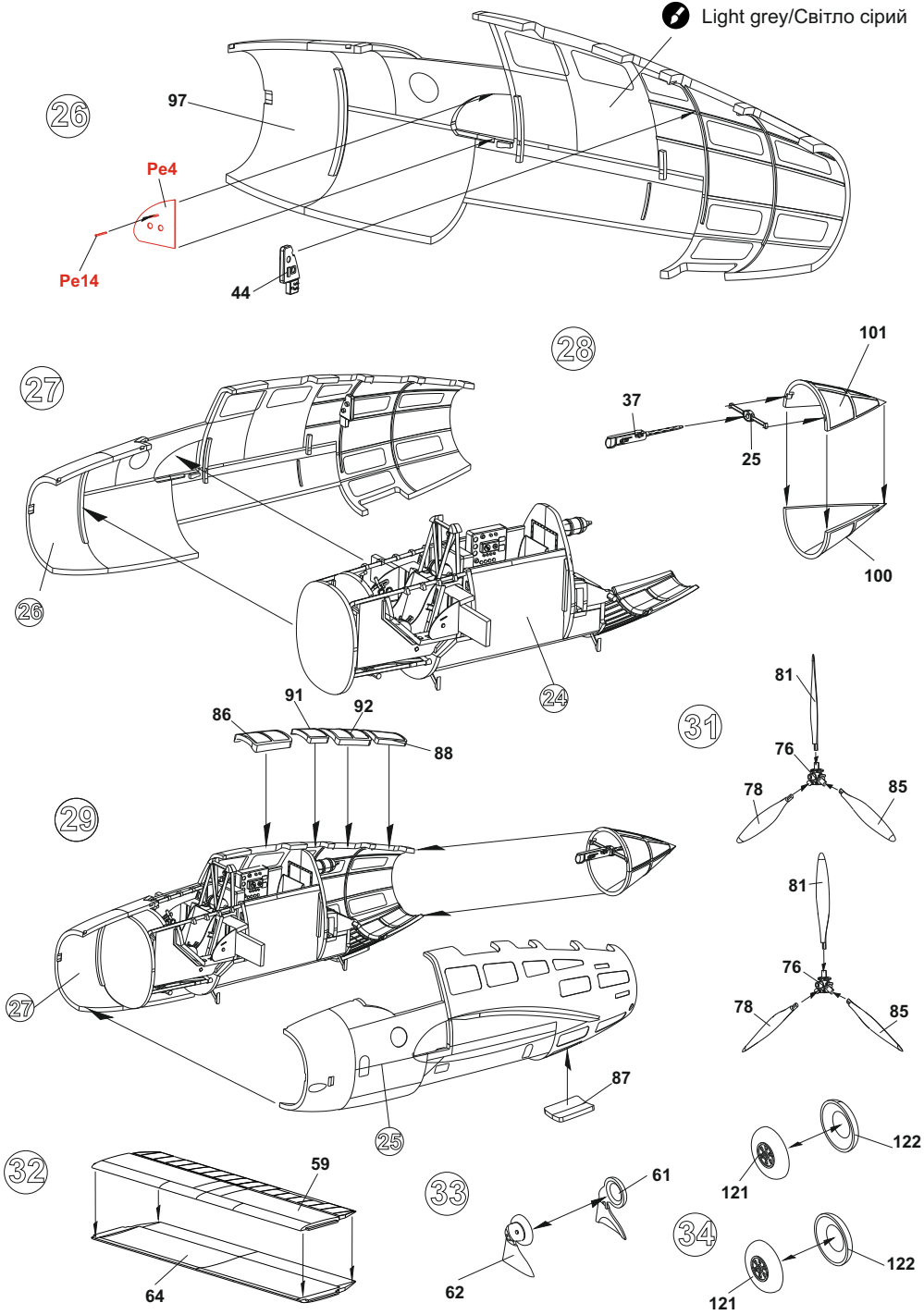
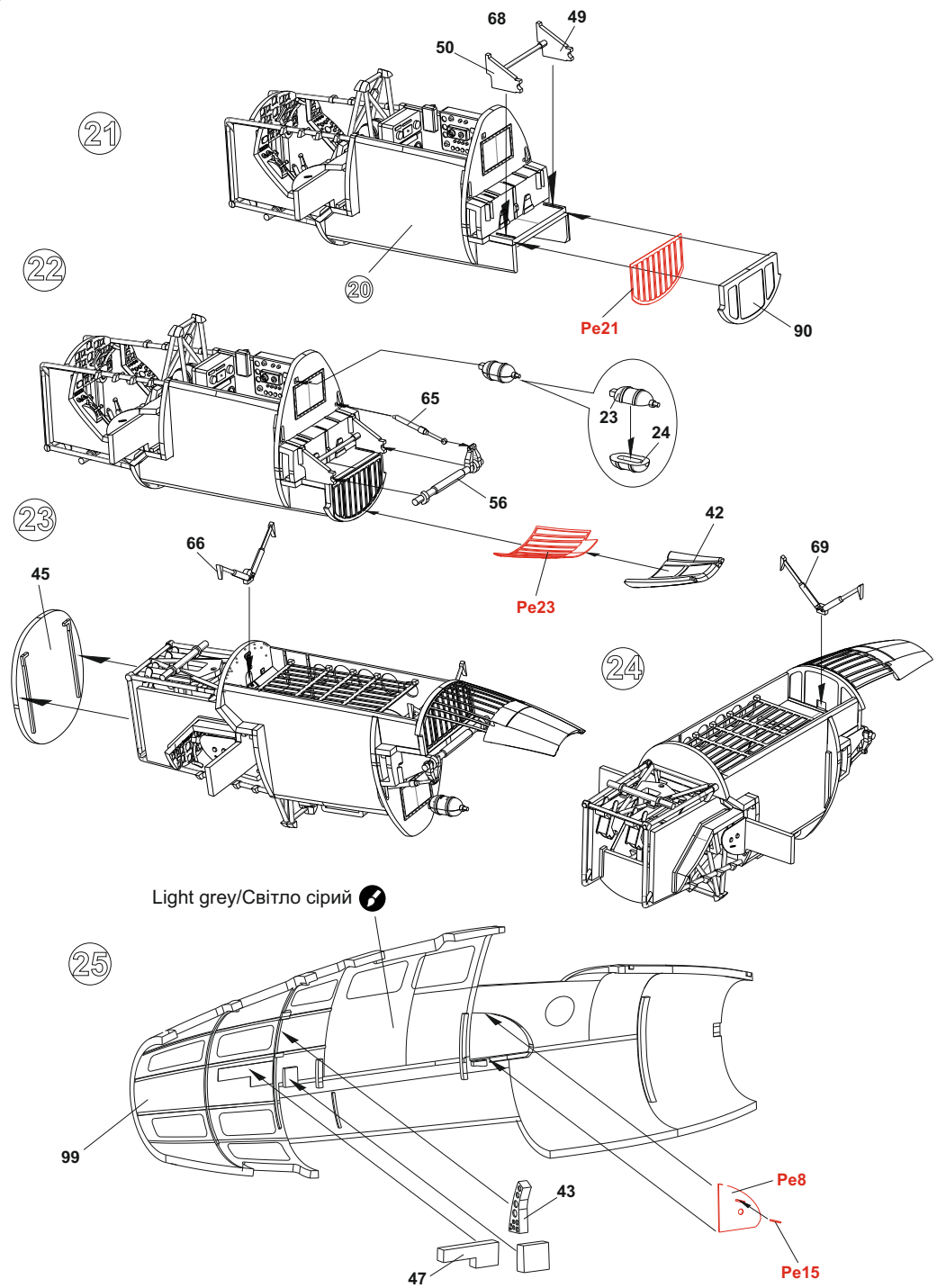
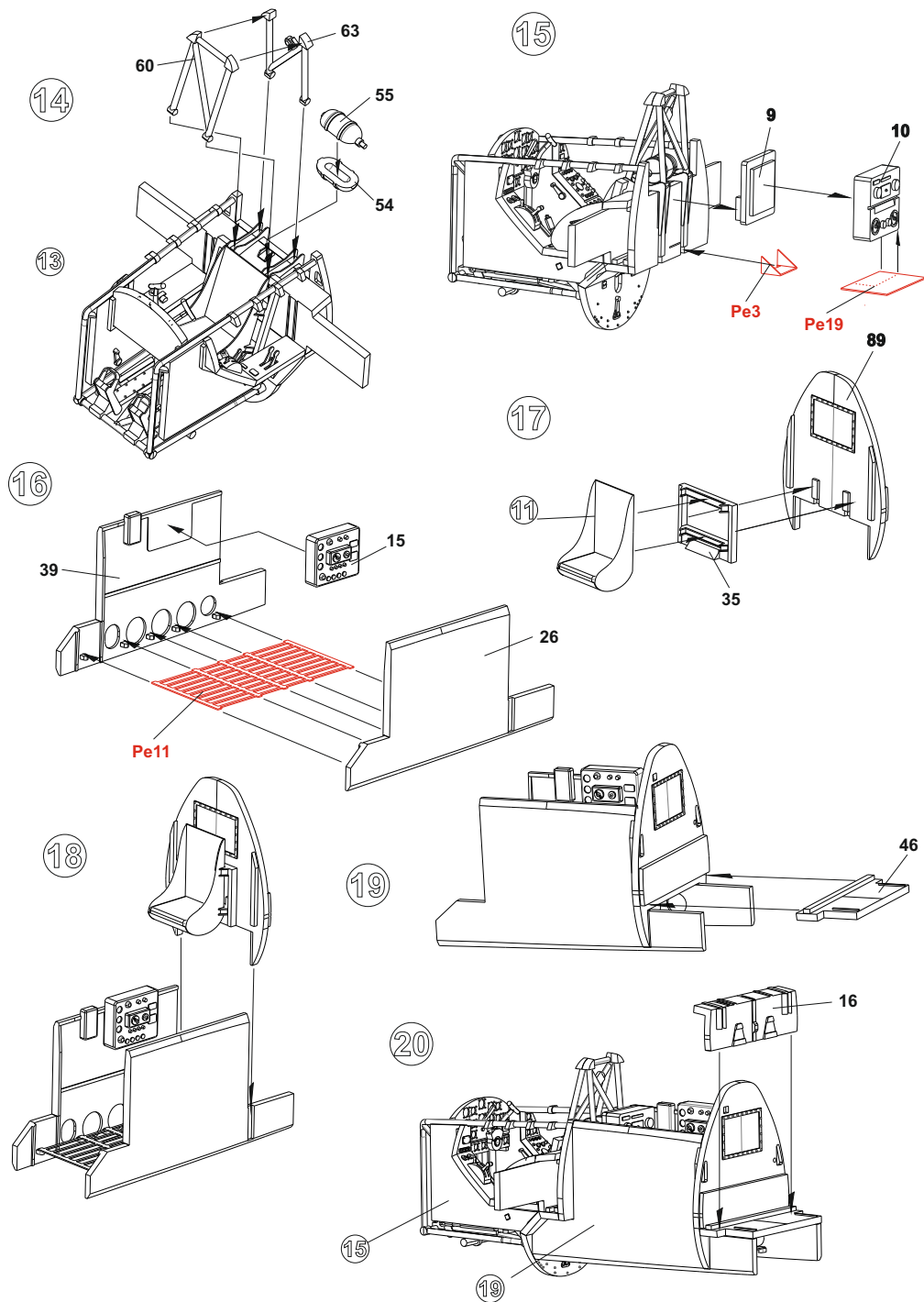


Photo Etched Parts



Light grey/Світло сірий

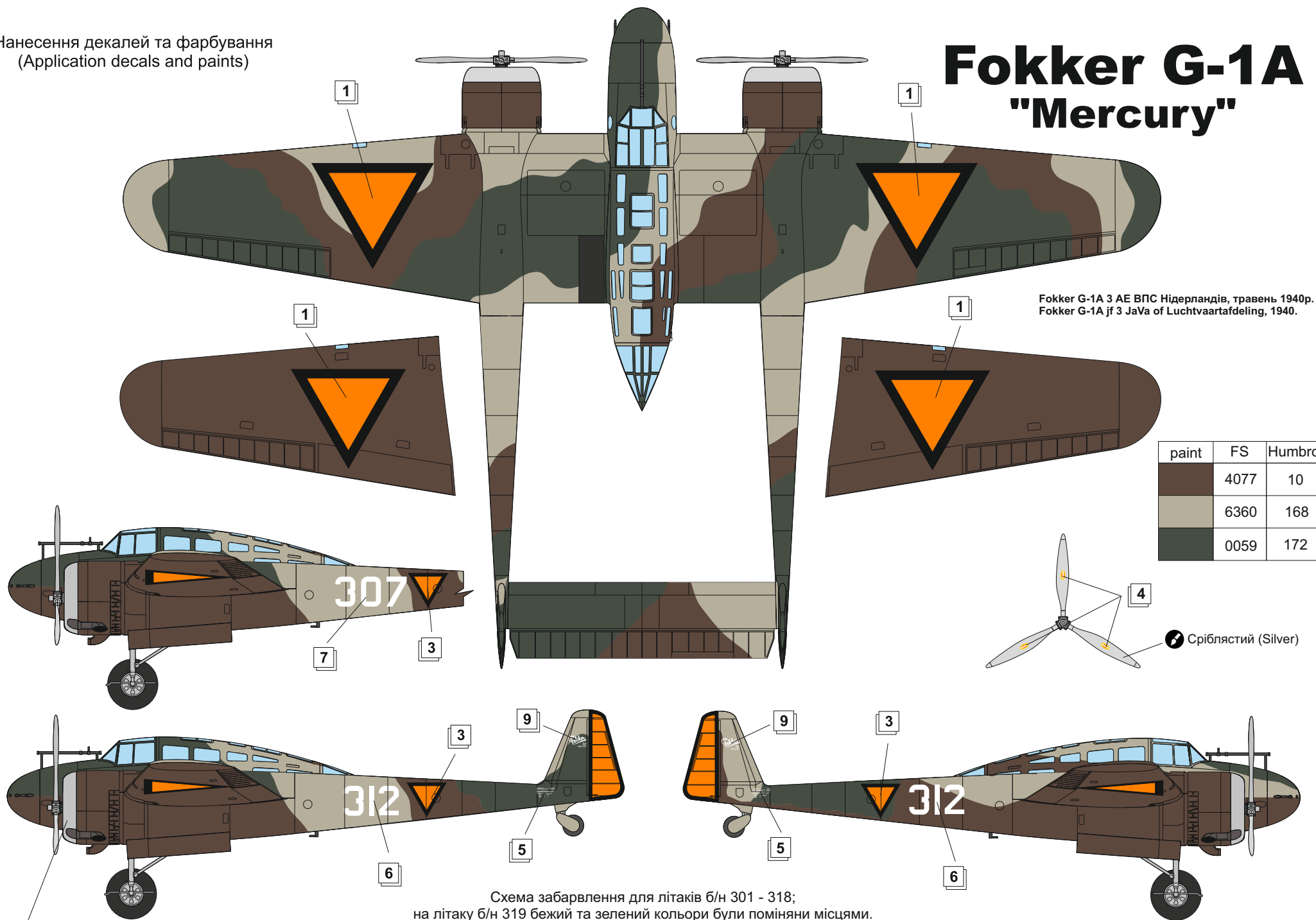




Нанесення декалей та фарбування
(Application decals and paints)

Fokker G-1A "Mercury"

Fokker G-1A 3 АЕ ВПС Нідерландів, травень 1940р.
Fokker G-1A jf 3 JaVa of Luchtvaartafdeling, 1940.

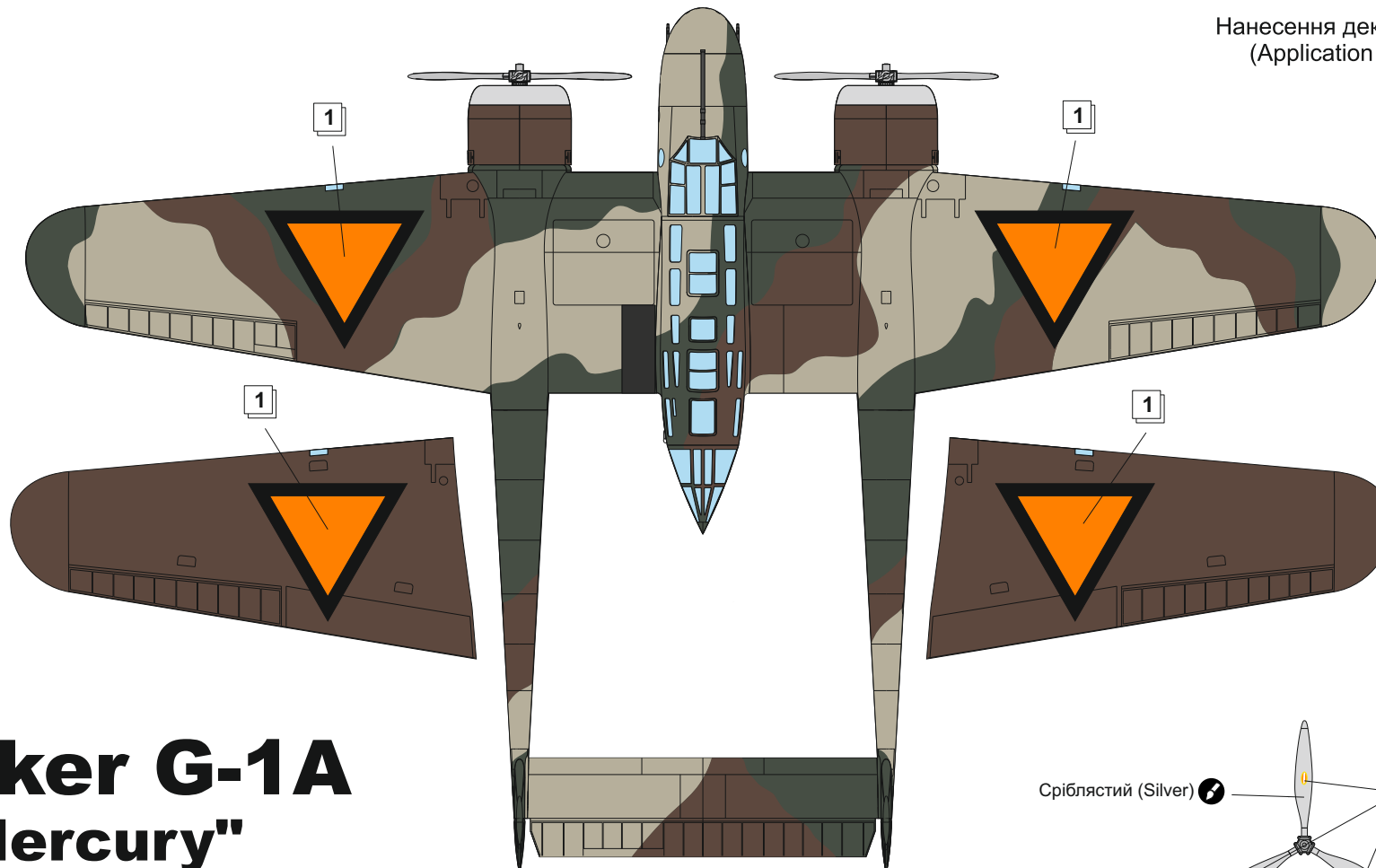


paint	FS	Humbrol
	4077	10
	6360	168
	0059	172

Сріблястий (Silver)

Схема забарвлення для літаків б/н 301 - 318;
на літаку б/н 319 бежий та зелений кольори були поміняні місцями.

Painting scheme for airplanes b / n 301 - 318; on the 319 airplane the beige and green colors were reversed.



paint	FS	Humbrol
	4077	10
	6360	168
	0059	172

Fokker G-1A "Mercury"

