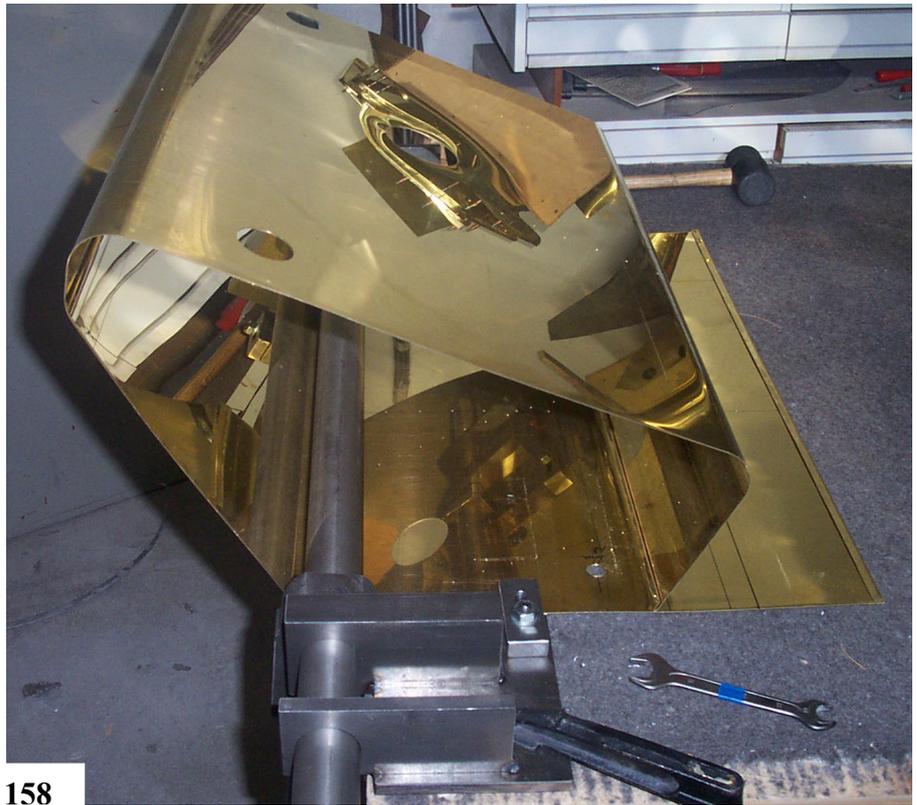


158. Der Tankmantel aus 0.8mm Messingblech wird in einer speziellen Biegevorrichtung gebogen.

159 u. 160. Die Tank-einfüllstutzen werden aus 0,5mm Messingblech gefertigt. Tankdeckel und Gewindeeinsätze werden aus dem Vollmaterial herausgearbeitet.



158



159

158. The tank mantle is made from 0.8mm brass sheet which is bent in a special bending device.

159 u. 160. All the filler necks are created using 0.5mm brass sheet, while the filler caps and threads are machined from the solid.

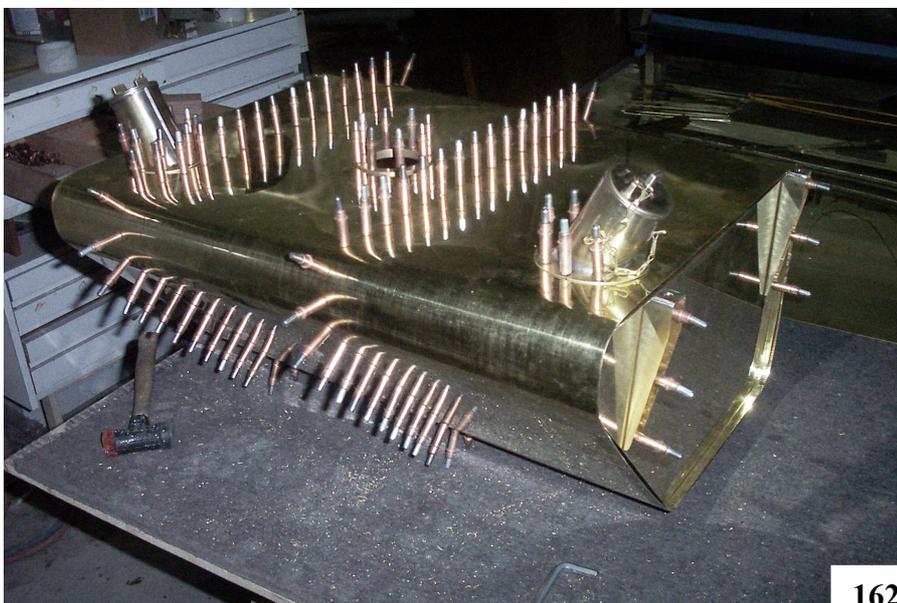


160



161 u. 162. Während der Montage werden die einzelnen Blechteile mittels Clecos zusammengehalten. Anschließend wird vernietet und weich gelötet.

163. Fertig genietet und gelöteter Tank im Bereich des Einfüllstutzens. Mit der dargestellten Klemmschelle erfolgt die Aufhängung im Rumpf.



161 u. 162. During assembly all sheet metal parts are held together by using clecos. These are eventually replaced by rivets. All seams are then also sealed with solder.

163. Close up of the finished fuel tank completely riveted and soldered. This is the area of the fuel filler neck. The clamp seen in this image serves the purpose of mounting the fuel tank to the airframe.



164. Hier sieht man sehr schön die gefalteten und verlöteten Verbindungen und Einfassungen an den Tankrändern.

165 Die Tankuhr steht auf einem Aluminiumrohr, das mitsamt dem Schwimmerschacht auf den Tank geschraubt wird. Die kleinere Benzinuhr fand später bei der D.VII Verwendung.

166. Auf dem Tank montiert steht die Benzinuhr zwischen den beiden Maschinengewehren und wird dort halb in der Verkleidung, halb in einer Hutze stehend vom Piloten beobachtet.



164

164. Here we see the folded and sealed edges of the fuel tank..

165 and 166. The fuel clock stands on top of an aluminum rod which is screwed on top of the fuel tank together with the swimmer channel. The smaller fuel clock was used with the Fokker D.VIII. When mounted in the airframe, the fuel clock is positioned between the two machine guns and can be observed by the pilot.

165



166





167

167 - 169. Rumpf mit Motorhaube und Benzintank.

167 – 169. Fuselage with engine cowling and fuel tank in place.



168



169

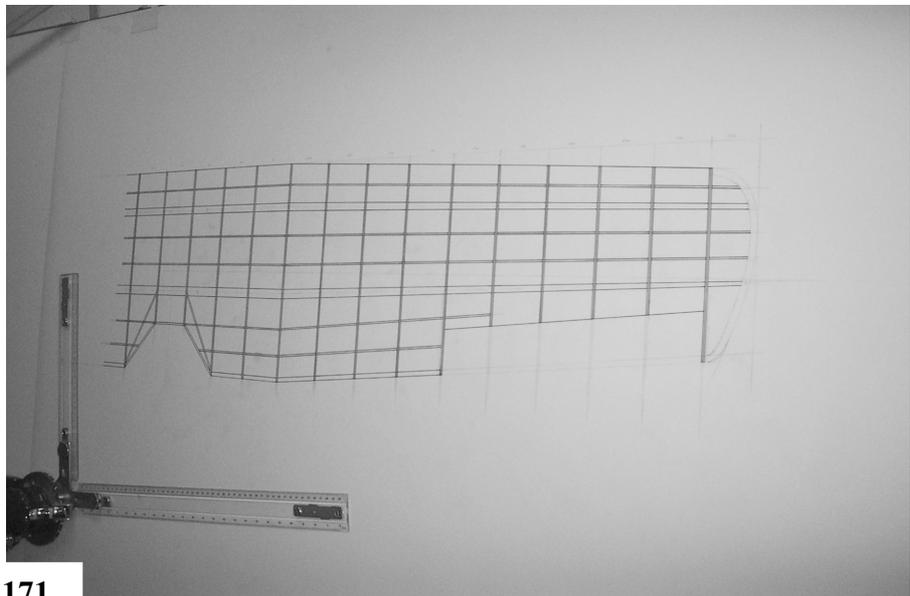
170. Basierend auf den Recherchen zum Tragflügel entstanden anhand alter Unterlagen neue Bauzeichnungen.

171. Auch hier wurde wie damals verfahren. Zunächst wurde alles mit Bleistift gezeichnet und anschließend mit Tusche ausgezogen.

172. Der eigentliche Bau begann mit der Herstellung der Flügelholme. Die Holmgurte wurden aus laminierten Lagen Kiefernholz aufgebaut.



170



171

170. Based on the research for the wing new construction drawings have been created using the information taken from historic documents.

171. Even with the creation of the drawings we stick with old vintage methods as seen here. First the layout is drawn with a pencil and then everything is redrawn in ink.

172. The actual build of the wing started with the laminating of the main wing beams for the spars which are made from pine.



172



173

173. Blick in die Holme vor dem Zudeckeln. Massive Füllklötze dienen zur Krafteinleitung in den Holm, in dem die Hauptbeschläge angebracht sind. Die senkrechten Stege sitzen an den Positionen der Flügelrippen und dienen als Druckglieder zwischen dem Ober- und dem Untergurt. Der Deckel besteht aus 2mm starkem Birkensperrholz.

174. Bevor der Holm geschlossen werden kann, wird der gesamte Hohlraum mit Bootslack versiegelt.



174

173. View into the wing spars before they were closed. Massive sheer blocks or filler blocks sit at the positions where the main wing attachment brackets are eventually mounted. These serve to distribute the loads from the brackets into the wing beams. The small uprights are compression members which sit at the rib locations. The cover is made from 2mm birch plywood.

174. Before the wing spar can be closed, the entire interior is sealed with a coat of boat varnish.

175. Die einzelnen Flügelrippen werden auf die Holme zunächst nur aufgeschoben und grob an ihre Lage gebracht.

176. Als nächstes werden die einzelnen Holzleisten eingezogen. Erst wenn diese Arbeiten getan sind, wird der Flügel auf den Böcken ausgerichtet und alles zu einem Verbund verleimt.

177. Die Holzleisten werden mittels Holzkeilen in ihrer Lage fixiert und die Rippen mit Dreikantholzleisten am Holm befestigt. Alle Verbindungen sind verleimt.

175. The wing ribs are first slid onto the spars and put into their final position.

176. Next all the wooden stringers are pulled in. After these two major steps are done, the entire wing is adjusted and fixed to the trestles. Now everything can be joint up to one stiff unit by glueing the pieces together.

177. The wooden stringers are held in place by little wedges. The ribs are glued and tacked to the spars using triangular wooden stringers.



175



176



177