

Nederlandse Fokker D VII's

Frits Gerdessen

De Fokker D.VII was in 1918 een van de belangrijkste Duitse jagers, die in grote aantallen werd gebouwd. Het type had zoveel indruk gemaakt, dat Duitsland in het wapenstilstandsverdrag verplicht werd, alle Fokker D.VII's aan de geallieerden uit te leveren. Na afloop van de Eerste Wereldoorlog kwam het type in diverse landen in dienst.

Ook in Gelderland nam de D.VII bij de militaire luchtvaart een belangrijke plaats in. Al in 1918 kwam het type bij de Luchtvaartafdeling in dienst. Op 15 oktober werd nl. een D.VII geïnterneerd, en in november nog 5.

In 1918 had de Nederlandse Regering, via het Munitiebureau, een grote serie vliegtuigen besteld bij de N.V. Nederlandsche Automobielen- en Vliegtuigenfabriek Trompenburg: 98 jagers type V.3 en 118 verkenners type V.4, alsmede lesvliegtuigen type V.2. De 98 V.3's zouden als volgt worden verdeeld: LVA 72, MLD 20 en KNIL 6 stuks.

De typen V.3 en V.4 waren echter, eind 1918, al verouderd voor men met de bouw was begonnen. Trompenburg nam daarom, nu de oorlog was afgelopen, contact op met de Fokker Flugzeugwerke G.m.b.H. te Schwerin, in Duitsland, om in plaats van de V.3 en V.4 de Fokker D.VII en C.I. te leveren. Op 22 februari 1919 werd een contract getekend, volgens welk Fokker aan Trompenburg 98 D.VII's en 118 C.I's zou leveren.

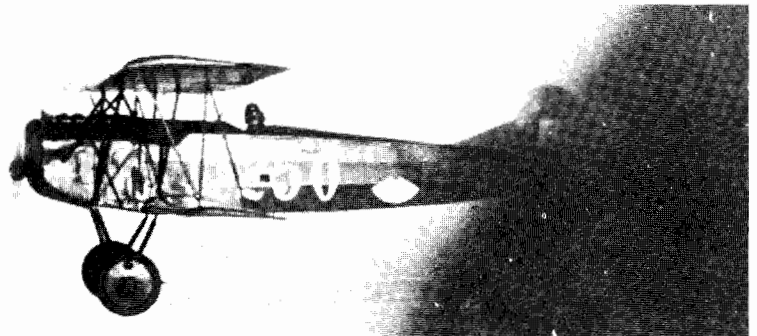
Dit was ongetwijfeld een van de redenen voor het overbrengen, in 6 goederentreinen, van de inventaris van de Fokkerfabriek van Schwerin naar Nederland, in mei-juni 1919. Een gedeelte van deze voorraad vliegtuigen en motoren werd aan Trompenburg overgedragen.

Enkele van deze Fokkervliegtuigen werden gemonteerd en o.a. gedemonstreerd op de ELTA. Ze waren voorzien van Nederlandse militaire kentekens, bij gebrek aan burgerkentekens. Een hiervan was de D VIIIF met c/n 3621.

D.VII PH-AJW op Schiphol, ca. 1935. Dit toestel stond op naam van A. H. G. Fokker.



Boven en onder: D VII's van de LVA in vlucht



Begin 1920 bleek, dat men bij Trompenburg met de vliegtuigbouw wilde stoppen. De orders van de Nederlandse Regering werden kort daarna door Fokker overgenomen. De behoefte aan vliegtuigen was inmiddels sterk verminderd. Fokker leverde tenslotte 20 D.VII's en 60 C.I's aan de LVA, 20 D.VII's en 5 C.I's aan de MLD en 6 D.VII's aan het KNIL. Totaal dus 46 D.VII's en 65 C.I's.

Hoeveel D.VII's er bij Fokker zijn overgebleven, is niet bekend. Eén toestel is nog ter beschikking gesteld van Lt. Versteegh (F600 van de LVA), die het gebruikte bij het stuntteam 'Vijf Vingers'. Later kwam dit toestel weer bij Fokker terug. Het is echter niet duidelijk, of de F600 hetzelfde vliegtuig was als de D.VII PH-AJW, die van 26 mei 1934 t/m 30 juni 1937 was ingeschreven op naam van A. H. G. Fokker.



dat was vrijwel alles. Voorts was er vanzelfsprekend het onderhoud aan de motor, maar zelfs dat was in die dagen niet duur. Koolhoven adverteerde een km prijs van drie cent (of dat per persoon was, weet ik niet).

De FK 41 liep ongeveer 1 op 7 à 8, 20 liter op 140 of 160 km en kostte ongeveer f 4,20 per uur volgens zijn opgave. De benzine kostte in die dagen vermoedelijk een dubbeltje per liter dus f 2,- à f 2,50 per uur. Je hart draait om als je daar in deze tijd aan denkt.

Ook 't motoronderhoud was niet duur. Een mécano kostte niet veel meer dan f 1,- à f 2,- per uur; dus als we zeggen 5 à 10 uur vliegen tegen een uur sleutelen, dan komen we weer in bedragen per vliegtuur in centen uit te drukken, onder de gulden.

Over afschrijving werd destijds weinig gesproken en hoewel dat natuurlijk een vorm van zelfbedrog is, maakte het het vliegen alweer 'goedkoper dan u dacht'.

De voordelige FK 41 vloog zeer goed. Hij ging inderdaad moeilijk in een vrille, maar was er gauw uit ook. Voor het lange uitzweven voor de landing was maar één remedie: goed leren slippen. Daar werd bij de instructie dus de nadruk op gelegd. Remkleppen bestonden nog nauwelijks in die dagen en waren duur.

Dat de FK 41 tot veel in staat was in zijn tijd bewijzen de lange buitenlandse vluchten die de Nederlandse sportvliegers er mee maakten, en ook buitenlanders. Een van de verste, was de vlucht van Cyril Kay en Harold Piper, twee RAF officieren die in 1930 van Engeland naar Australië vlogen en ook de meest humoristische.

Een andere FK 41 vloog, met twee Denen aan boord, mee in de grote luchtrace naar Melbourne in 1934. Ze kwamen op een 7e plaats in de handicap-race.

Deze laatste twee Koolhovens waren onder licentie gebouwd door de fa. Dessouter in Engeland (Croydon) een oud oorlogsvlieger die een been was kwijtgeraakt in de 14-18 oorlog, nog uitstekend vloog en zowel een vliegtuigfabriekje had als een fabriek voor kunstledematen. De vliegerij zit wel vaak vol uitersten.

De FK 41 kon afhankelijk van de belading voor ruim drie of voor vijf uur benzine meenemen en de snelheden liepen bij de verschillende te gebruiken motortypen wel wat uiteen.



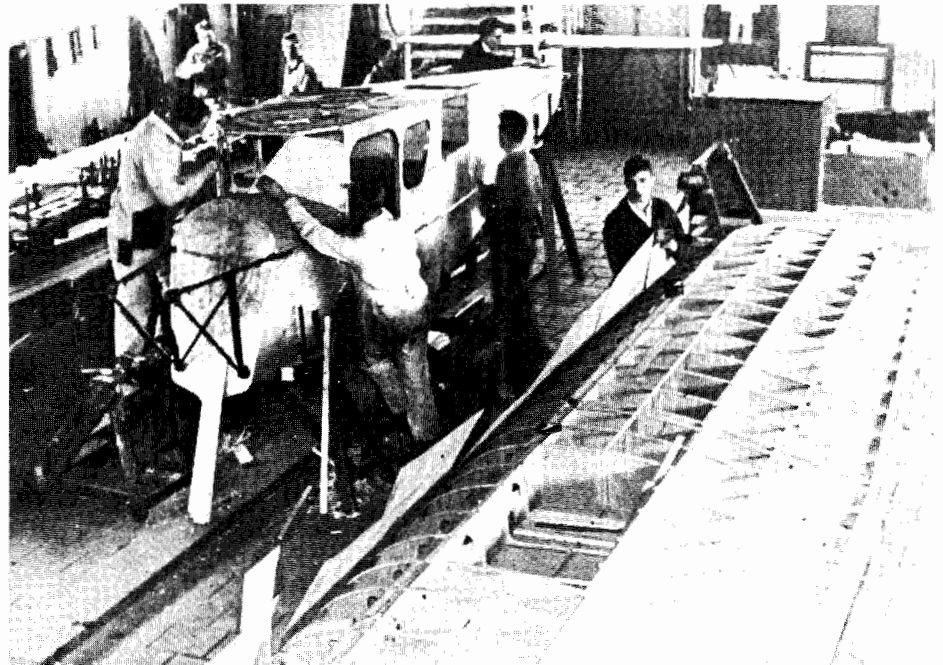
Boven en onder: FK.41 met 100 pk Cirrus motor (staande cilinders)



Onder: Het prototype van de FK.41, PK-AER met Genet stermotor



Onder: Koolhoven FK.41 in aanbouw

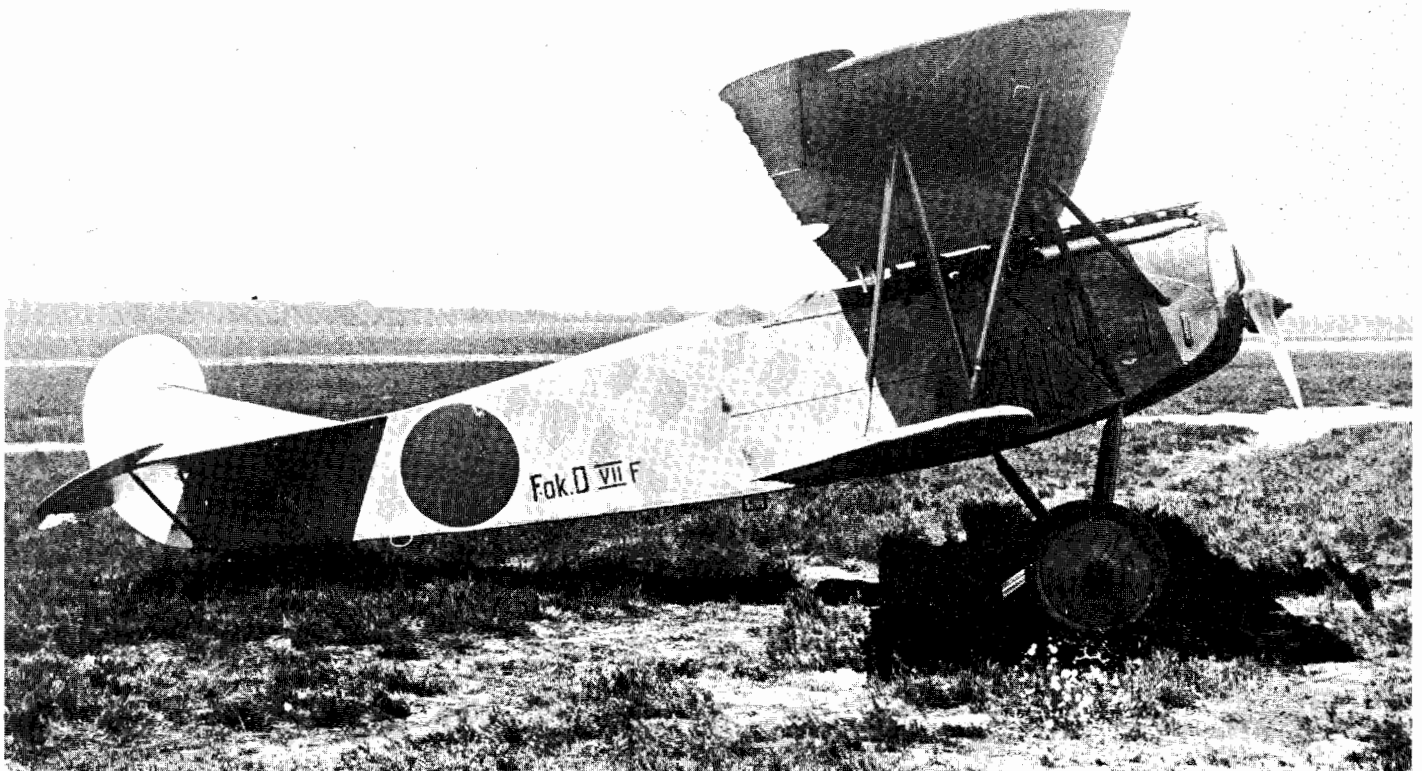


Technische gegevens

Spanwijdte 10,50 m
 Lengte 7,80 m
 Hoogte 2,20 m
 Vleugeloppervlak 17 m²
 Leeggewicht 428 kg tot 450 kg
 Nuttige last 352 kg tot 350 kg
 Totaal gewicht 780 kg tot 800 kg
 Cabine inhoud 2.10 m³

Snelheden Cirrus 100 pk
 max. 160 km/uur
 kruissnelheid 140 km/uur
 klimsnelheid 70 km/uur
 landingsnelheid 65 km/uur
 overtreksnelheid 50 km/uur

Snelheden Gipsy 120 pk
 max. 180 km/uur
 kruissnelheid 160 km/uur
 klimsnelheid 75 km/uur
 landingsnelheid 67 km/uur
 overtreksnelheid 52 km/uur



De D.VIIF met Werknummer 3621 op Soesterberg in 1919. De Duitse registratie (het bestelnummer) is uitgewist. De oranje bol werd in dit geval als burgerkenteken gebruikt. Het toestel was eigendom van Fokker.

Internerings

15 okt. 1918. Bij IJzandijkje landde, met motorstoring, de D.VII (Alb) 5584/18. Het toestel kwam uit Brugge (België). Op 9 nov. 1918 werd het op Soesterberg door Lt. Versteegh ingevlogen, en het kreeg de registratie F227.

13 november 1918. Bij Stein (L) landden 6 Duitse vliegtuigen, waarvan 5 D.VII's. Ze waren alle min of meer beschadigd. Het waren: 2176, 4000, 4001 en 4144/18, gebouwd bij OAW, en 4293/18, gebouwd bij Fokker. Het betrof hier vermoedelijk Jagdstaffel 63w, na de capitulatie

op terugweg naar Duitsland. De vliegers liet men na enkele dagen vertrekken.

De D.VII's 4293/18 en 4144/18 kregen de Nederlandse registraties resp. F228 en F229. F229 werd op Schiphol met onderdelen van de andere toestellen hersteld.

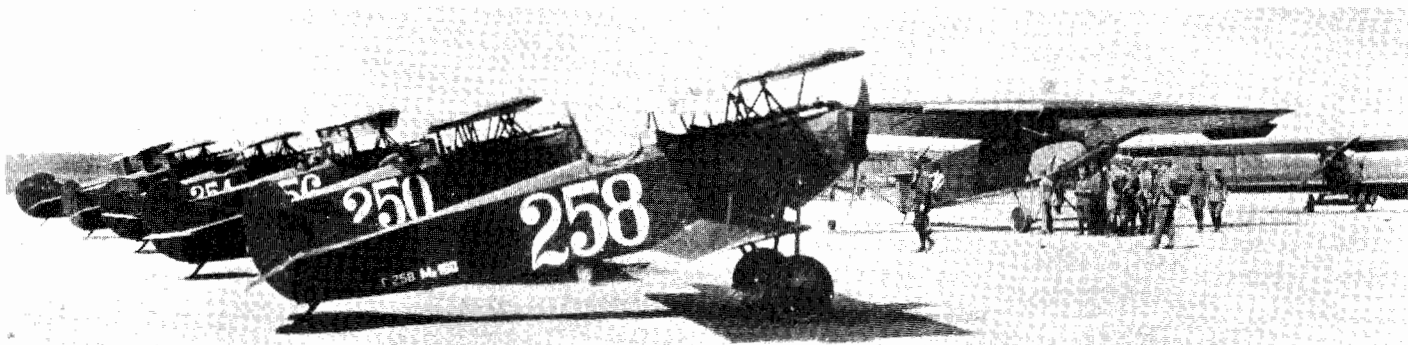
Deze 6 geïnterneerde toestellen zijn niet door de Nederlandse Regering gekocht, en over het gebruik in Nederland is (nog) niets bekend. Vermoedelijk heeft men er enkele een registratie gegeven met de bedoeling ze later te kopen. Foto's van deze D.VII's zijn (totnogtoe) niet be-

kend.

De 6 D.VII's hadden alle de Mercedes D.III motor van 160 pk. Ze waren afkomstig van alle 3 fabrieken, die het type bouwden: Fokker Flugzeugwerke G.m.b.H. te Schwerin (serie 4250-449/18), Albatros Werke G.m.b.H. te Johannisthal (serie 5190-5589/18), Ostdeutsche Albatros Werke te Schneidermühl (series 2175-2199/18 en 4000-4199/18).

Een D.VII van de LVA op Soesterberg, vóór het aanbrengen van de registratie.





6 D.VII's van de LVA, met op de achtergrond een F.2 en een C.1.

Luchtvaartafdeling (LVA)

Op 27 april 1920 werd door het Munitiebureau (in liquidatie) een contract met Fokker gesloten voor de levering van 20 D.VII's en 60 C.1's, à f 6000 per stuk, inclusief de motor.

De D.VII's werden in 1920 afgeleverd en kregen de registraties 250 t/m 269. De nrs. 250-259 hadden de Mercedes D III van 160 pk, de 260-269 de BMW IIIa van 185 pk. Deze laatste versie stond bekend als D.VIIF. De LVA leverde aan Fokker 10 Mercedes motoren uit eigen (geïnterneerde?) voorraad. Later werden bij de LVA nog 2 D.VII's uit onderdelen opgebouwd, de 270 en 271.

De D.VII's kwamen bij de LVA in dienst bij de MBVA (de Mitrailleur- en Bommen-Vliegtuig Afdeling). In 1930 werd het type bij de Jachtvliegtuigafdeling (JaVA) vervangen door de Fokker D.16. Intussen diende de D.VII al als oefenvliegtuig, tot het type in 1938 werd afgevoerd.

In september 1922 trad op de ICAR te Rotterdam een stuntteam van de LVA op, geleid door Lt. Versteegh, met 5 D.VII's. Dit oogstte veel succes, en het team trad daarna nog jarenlang op, later echter met Fokker C.5's.

In augustus 1923 werd het stuntteam afgevaardigd naar de ILUG (Internationella Luftfartstställningen i Göteborg) te Göteborg in Zweden, op het vliegveld Torslanda, dat op 5 augustus werd geopend. Op de heenweg gaf men een demonstratie te Kopenhagen, en dat maakte zo'n indruk, dat een journalist van 'Berlingske Tidende' het team aanduidde als 'Vijf Vingers van één Hand'. Onder deze naam bleef de groep in het vervolg bekend.

De 'Vijf Vingers' hadden op de ILUG veel succes en behaalden diverse prijzen. Ze vlogen met de D.VII's 260, 262, 265, 266 en F600. De vliegers waren: Kpt. W. Versteegh, Lt. J. Jongbloed, Lt. H. van Weerden Poelman, sgt. P. Bakkenes en sgt. P. v. d. Griend. De 6e man was monteur Van Dijk, die als passagier meevloog in de F600 bij kapt. Versteegh.

Deze F600 was een speciale DVII, die door Fokker aan Versteegh was geschonken. Het toestel was in onderhoud bij de LVA, en werd gebruikt voor het stuntvliegen. De F600 had grotere vleugels dan de normale D.VII, een 2e zitplaats en een BMW-motor. Toen Versteegh in 1935 de LVA verliet en bij de KNILM ging werken, ging de F600 weer naar Fokker terug.

Een belangrijke taak voor de D.VII, waar men in 1920 al mee begon, was het maken van weervluchten voor het KNMI. Iedere dag ging vroeg in de morgen, weer of geen weer, een D.VII, uitgerust met zelfregistrerende instrumenten, naar een hoogte van ca. 6000 m. Sommige vliegers maakten zo vele honderden vluchten (het record had adj. J. Bakkenes: 883).

Dit werk werd ook in het buitenland gedaan, nl. op IJsland. Dit gebeurde in het kader van het 2e

Internationale Pooljaar. In 1932-33 waren hier toe de 260 en 263 gebaseerd op een geïmproviseerd veldje bij Reykjavik. De vliegers Lt. J. H. van der Giessen en sgt. H. Bosch maakten hier samen 346 meteovluchten. Ze werden bijgestaan door sgt. vliegtuigmaker C. v. d. Leden. In de dertiger jaren nam het aantal D.VII's bij de LVA geleidelijk af. Onder de laatste toestellen,

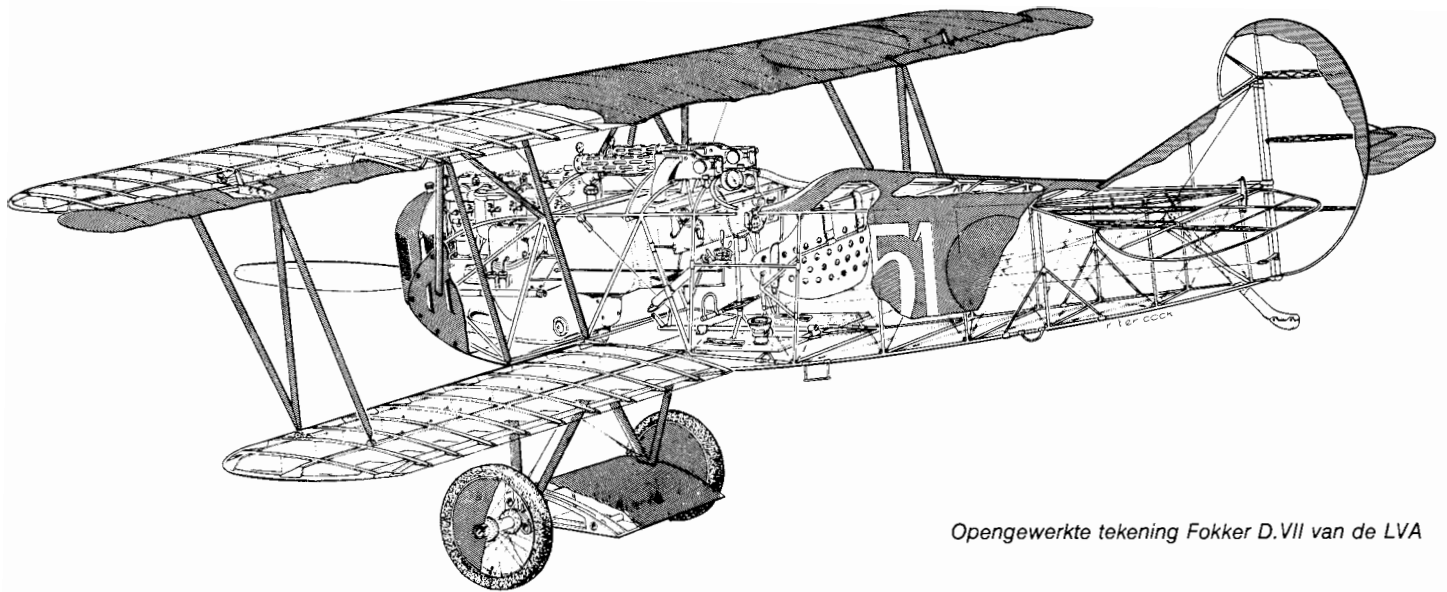
die in 1938 werden afgevoerd waren 268 (die in 1937 op de tentoonstelling AVIA stond) en 257. De in de D.VII's gebruikte Mercedes motoren waren tegen 1930 versleten, en werden vervangen door de BMW. Van de Mercedes-D.VII's waren er toen nog 5 over: 250 en 256 t/m 259. Ook de BMW IV van 250 pk werd toegepast, in de 265 en 271. De 250, 256 en 257 hadden op

Het stuntteam 'Vijf Vingers', geleid door Lt. Versteegh in de F600.



De 2-persoons D.VII F600 van Lt. Versteegh. Dit toestel had een lange uitlaatbuis, die achter de staartvlakken eindigde.



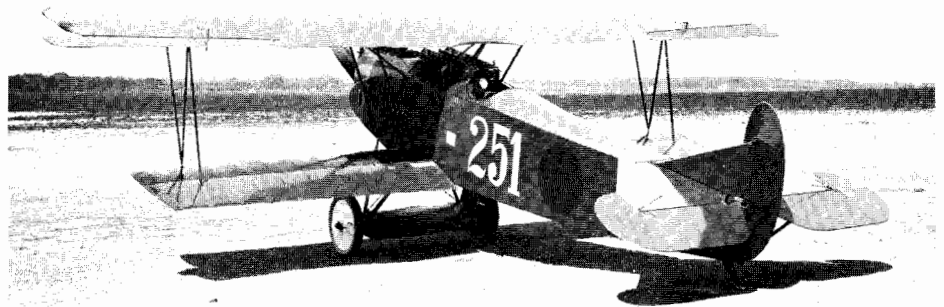


Opengewerkte tekening Fokker D.VII van de LVA

de romp onder het stabilo de aanduiding 'BMW 250', maar het is niet duidelijk, of deze motor inderdaad in die toestellen ingebouwd is geweest.

In 1922 werden bij de D.VII's de mitrailleurs vervangen. Ze waren afgeleverd met de Duitse LMG 08/15 (de zg. 'Spandau'), en in plaats hiervan werd de Engelse Vickers (de Vliegtuigmitrailleur M.18) aangebracht.

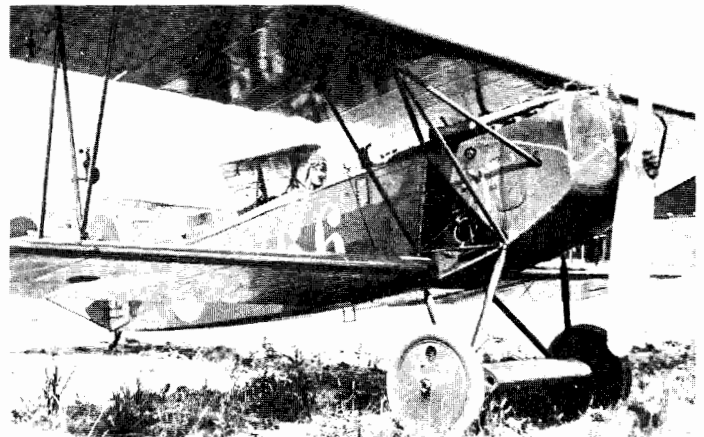
Ondanks het intensieve gebruik van de D.VII bij de LVA, is slechts één vlieger met dit toestel dodelijk verongelukt. Op 25 juli 1930 viel boven Soesterberg Lt. Elout tijdens een looping uit de 271.



De 251, vlak na de aflevering. Het toestel is bewapend met 2 mitrailleurs type LMG 08/15 (zg. 'Spandau').

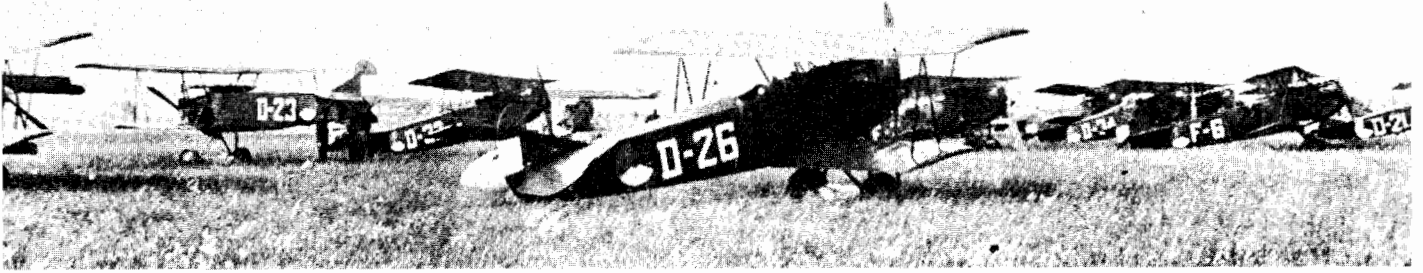


De 271 werd door de LVA uit onderdelen gebouwd. Dit toestel stortte neer op 15 juli 1930, nadat Lt. Elout tijdens een looping er uit was gevallen (en omkwam). Onder: De 259 tijdens een start in de winter.



De 266 op Soesterberg. Aan de rechter vleugelstijlen is een snelheidsmeter bevestigd. Onder: De 266 als weervliegtuig in 1920-21. De zelfregistrerende instrumenten zijn aan de linker vleugelstijlen bevestigd.





D.VII's en een C.I van de MLD op De Kooy.

Marine Luchtvaart Dienst

Van 16 oktober 1919 t/m 3 januari 1920 leverde Fokker aan de MLD 20 D.VII's af. Deze toestellen waren van het type D.VIIF, met de BMW IIIa motor van 185 pk. Deze toestellen kostten f 28.500,- per stuk, en kregen de registraties D20 t/m D39.

De D.VII's van de MLD werden gebaseerd op De Kooy, en waren bestemd voor de luchtverdediging van de Stelling Den Helder en van het Zuiderkwartier (Marinebasis Vlissingen). In 1926-27 waren de D.VII's ondergebracht in het Gevechtscadrille, onder commando van OVL2 H. M. v. d. Vijver. Dit werd het 'Blue Band' escadrille genoemd, omdat de D.VII's blauwe banden om romp en vleugels hadden. Voorts diende de D.VII bij de Jachtvliegschool van de MLD, en als weervliegtuig. Vanaf 9 september 1920 werd dagelijks een stijgvlucht gemaakt tot ca. 3500 hoogte.

De gevechtstaak van de D.VII's kwam in 1927 te vervallen. Daarna diende het type als oefenvliegtuig bij de vliegschool, voor acrobatie en afronding van de eerste vliegopleiding. Daarnaast ging men door met de weervluchten. In

1937 werd het type uit dienst genomen.

Hoeveel D.VII's de MLD gehad heeft is niet na te gaan. Bij de Technische Dienst van de MLDM op De Kooy bouwde men nl. zelf vliegtuigen, ook DVII's. Deze toestellen werden in dienst gesteld als er van hetzelfde type werden binnengebracht na een ongeluk. Het nieuwe vliegtuig kreeg dan de registratie van het wrak, alsmede enkele onderdelen (om de licentierechten te ontduiken). In den regel had men bij de TD ongeregistreerde vliegtuigen in voorraad staan, in afwachting van een kraakje. Eén door de TD gebouwde D.VII heeft een nieuwe registratie gekregen: D40, afgeleverd in september 1930. Op grond van de schaarse beschikbare gegevens kan wel worden gezegd, dat de MLD op 1 november 1920 nog 19 D.VII's had, zodat er tevoren één moet zijn afgeschreven. Deze 19 hadden op 1 september 1923 samen 3440 vlieguren gemaakt.

In de jaren 1931-1937 had men 2 tot 7 D.VII's beschikbaar voor instructie, terwijl er in maart 1933 in totaal 15 aanwezig waren.

Evenals bij de LVA, heeft men bij de MLD ook enige tijd een stuntteam gehad met D.VII's. Dit

behaalde een 2e prijs op de ICAR in september 1922.

In april 1926 werd als proef een BMW IV van 230 pk in een D.VII ingebouwd. Dit bleek een succes, en alle D.VII's werden daarna van deze motor voorzien. Het uiterlijk van het toestel veranderde nogal. De neusradiator kwam te vervallen en werd vervangen door een radiator onder de romp. Ook werd een gestroomlijnde hoofdsteun voor de vlieger aangebracht.

Een proef met de Mercedes D III van 160 pk gaf geen verbeteringen te zien.

Het is niet duidelijk, of de D.VII's bewapend zijn afgeleverd. Volgens het contract was dit niet nodig. De LMG 08/15 ('Spandau') is wel ingebouwd geweest, volgens een foto. In 1920 had de MLD echter de Madsen mitrailleur in gebruik. In oktober 1921 begon men met de inbouw van de Vickers mitrailleur, die later ook bij de LVA in gebruik kwam.

Bij de MLD hebben zich met D.VII's 3 dodelijke ongevallen voorgedaan:

2 mei 1930: Bootsman H. Klaver met D21.

10 juli 1935: OVL 3 M. Holewijn met D29.

20 juli 1936: O.O.II.vl. K. van Mulligen met D24.



De D.VII's van de MLD werden per dekschuit naar De Kooy vervoerd.

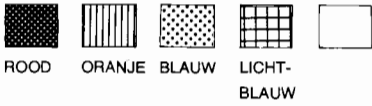
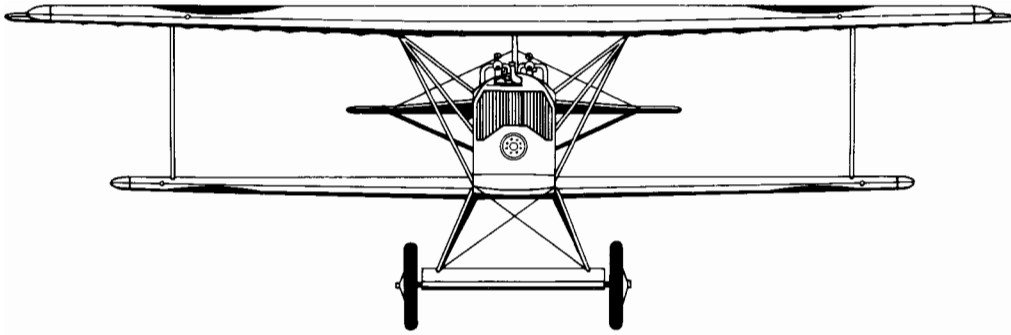
D-24 was een van de D.VII's met een 230 pk BMW IV motor, en een radiator onder de romp.



D-35 op Waalhaven.

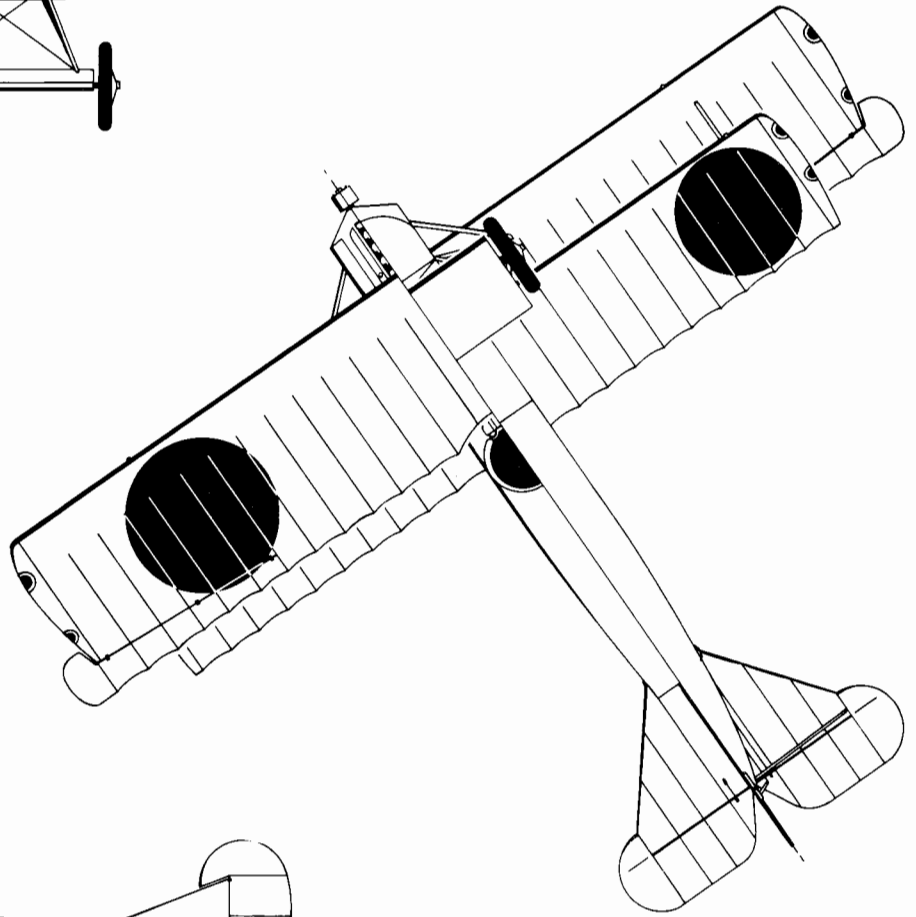
D-37 in de vlucht.



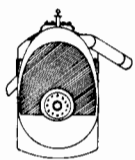
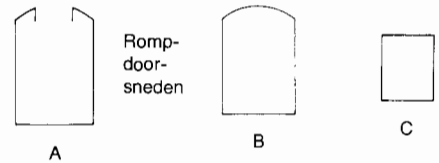
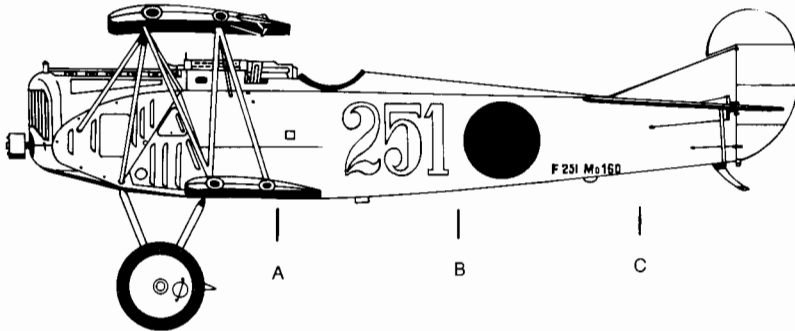


FOKKER D VII

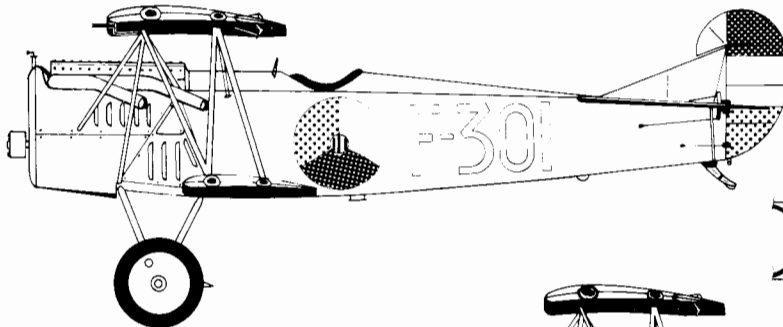
Thijs Postma en Joop Wenstedt



'251' Gebruikt door de L.V.A. op Soesterberg met oranje ballen en witte cijfers toestel geheel groen



Romp vooraanzicht F-301

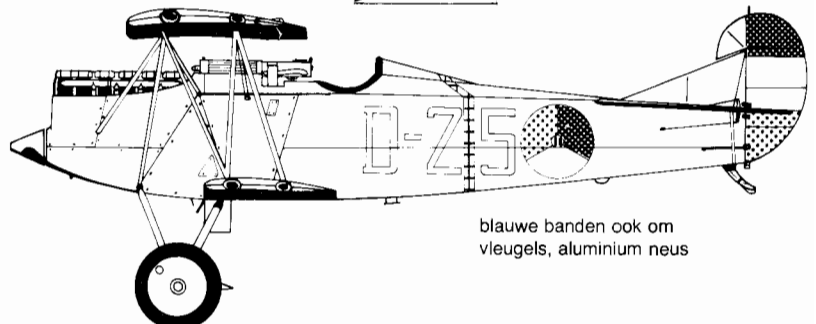
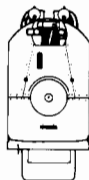


F-301 van het K.N.I.L. met A.S. Puma motor geen bewapening pitot-buis op linker boven-vleugel



Bovenaanzicht hoofdsteun D-25

D-25, van het Blue Band escadrille M.L.D. met BMW IV-motor en Vickers machinegeweren. Radiator onderromp, spinner niet op alle toestellen gebruikt.



blauwe banden ook om vleugels, aluminium neus