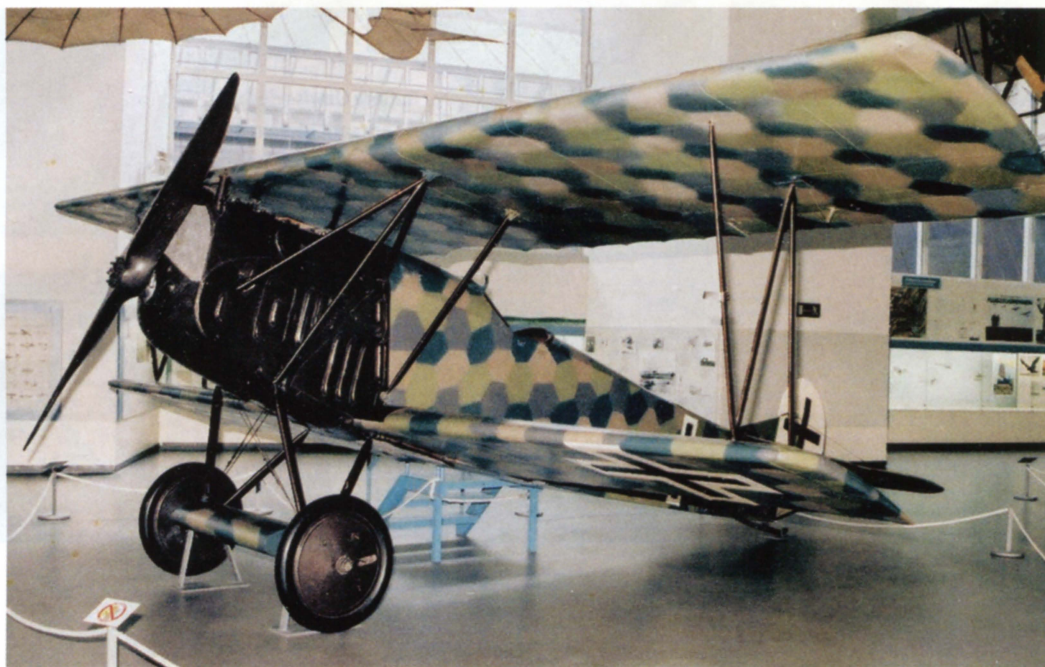




ALEKSANDAR
MADZARAC

Einer, der mit gerade 22 Jahren im Ausland eine Flugzeugfabrik gründet, muss wohl eine Ausnahmerei sein. Stimmt, wir sprechen von Anthony Herman Gerard Fokker.

Diese D.VII ist im Deutschen Museum München ausgestellt
(Foto: Aeromax)



Begnadeter Tüftler

Der Niederländer Fokker wurde 1890 auf der Insel Java, einer niederländischen Kolonie, geboren. Mit elf Jahren kehrte er nach Europa zurück, um seine Ausbildung zu vollenden. Nach eigenen Angaben kein guter Schüler, aber handwerklich außerordentlich interessiert, kam er 1910 nach Deutschland und besuchte eine Flugschule in Mainz, wo er sich das Fliegen mehr oder weniger selbst beibrachte und im Juni 1911 den Luftfahrerschein Nr. 88 erhielt.

Als intelligenter, geschickter und geschäftstüchtiger Mann erkannte Fokker sehr schnell die Vorteile eines aus Stahlrohren geschweißten und nur mit Segeltuch bespannten Rumpfergütes, wie es die von Jakob Goedecker gebaute Maschine aufwies, mit der er fliegen gelernt hatte.

Fokker D.VII

Dieser Rumpf war fest, einfach und sicher. Also bestellte er bei Goedecker in Mainz eine Flugmaschine, natürlich nach eigenen Ideen.

Jakob Goedecker konstruierte ein zweisitziges Fluggerät mit einem 50-PS-Argus-Motor, das Fokker „Spinne“ nannte und davon 25 Stück bestellte, um sie zu verkaufen. Im Juni 1912 erhielt er vom preußischen Kriegsministerium einen Auftrag über eine „Spinne“ mit einem 100 PS starken Argus-Motor und später noch zwei mit 95 PS starken Mercedes-Motoren. Diese Flugzeuge sind als Fokker M.1 (M = Militär) bekannt. Im selben Jahr

gründete Fokker sein eigenes Werk in Berlin-Johannisthal. Die M.1 war kein erfolgreiches Flugzeug und blieb nur als Schulflugzeug bis 1914 im Dienst. Auch die Nachfolger M.2, M.3 und M.4 reüssierten nicht.

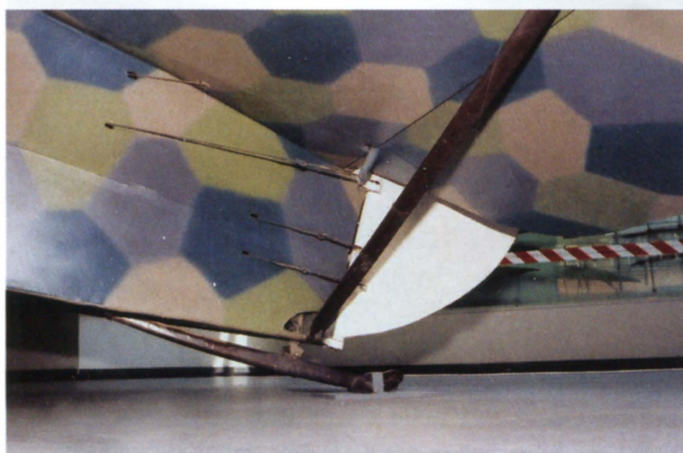
Um diese Zeit spielten die Franzosen in Bereich des Flugwesens die Hauptrolle und der entschlossene und zielsichere Fokker kaufte kurzerhand einen beschädigten Morane-Saulnier-Eindecker und baute ihn wieder auf. Auf Grund der dabei gewonnenen Erfahrungen konstruierte er zusammen mit seinen Mitarbeitern den Eindecker M.5 als leichtes Beobachtungs- oder Sportflugzeug.

Zu Beginn des Ersten Weltkrieg wurden diese Fokker-Eindecker als E.I (E = Eindecker) vom Militär als unbewaffnetes Beobachtungsflugzeug eingesetzt.

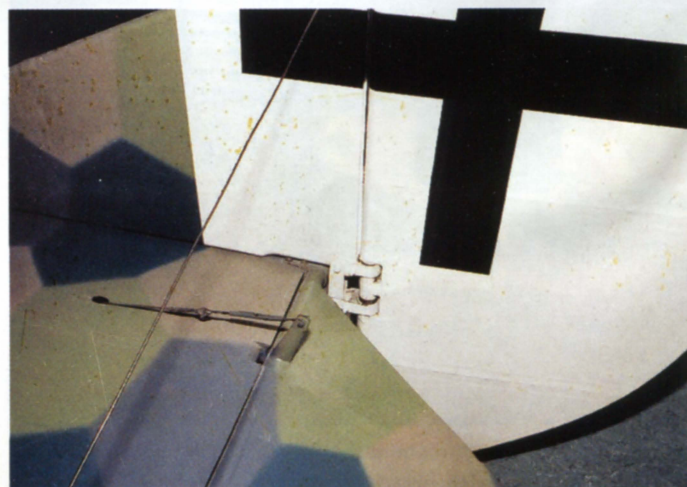
So begann der zerbrechliche, aus Stahlrohr geschweißte und stoffbespannte einsitzige Schulterdecker, von einem 80-PS-Oberursel-Umlaufmotor betrieben, 1914 seinen unspektakulären Kriegsdienst.

Die Jäger

Anfang 1915 konstruierte Fokker, wieder nach einem primitiven französischen Vorbild, eine mit dem Motorsynchronisierte Steuerung, die es erlaubte, mit einem starr eingebauten Maschinengewehr durch den Propellerkreis zu schießen, ohne die Luftschraube zu beschädigen. Damit wurde die E.I ausgerüstet – das erste



Leitwerksdetails (Foto: Aeromax)





richtige Jagdflugzeug war geboren. Mehrere verbesserte Modelle bis zur E.IV folgten und beherrschten 1915–1916 den Himmel über allen Fronten. Man schätzt die Gesamtzahl aufgrund 300 Maschinen. Doch dann bauten die Gegner ebenfalls richtige Jagdflugzeuge und der Vorsprung war vorbei.

Während des ganzen Krieges arbeitete Anthony Fokker zusammen mit seinen Mitarbeitern Martin Kreuzer und Reinhold Platz an der Konstruktion der neuen Jäger. Sie schufen nicht weniger als 50 Prototypen: Einecker, Doppeldecker, Dreiecker und Fünfeckern gar, mit dünnem und dickem Flügelprofil, mit Verspannungen durch Stahlkabel oder freitragendem Flügel und mit jedem verfügbaren Triebwerk, aber immer mit einem Stahlrohrumpf.

Doch hatten sie lange Zeit nur magere Erfolge.

Anfang 1917 erschien über der Westfront ein neuer britischer Jäger, die Sopwith Triplane, ein Dreiecker mit einer Steigrate und Beweglichkeit, die für keinen derzeitigen deutschen Jäger erreichbar war. Anthony Fokker erhielt eine erbeutete Maschine zur Auswertung und im August des gleichen Jahres war der neue Jäger Fokker Dr.I (Dr = Dreiecker) bereit zur Serienfertigung. Der Rumpf von Dr.I war wieder eine aus Stahlrohr geschweißte Konstruktion mit Stoffbespannung, die freitragende Flächen waren aus Holz mit Stoffbespannung. Als Antrieb diente der 110 PS starke Umlaufmotor Oberursel Ur.II.

Eigentlich wies das neue Flugzeug eher mittelmäßige Leistungen auf, seine Berühmtheit gründet sich vielmehr

auf die Fliegerasse wie Manfred Freiherr von Richthofen (der „rote Baron“), die es erfolgreich flogen. Insgesamt wurden 320 Dr.I hergestellt.

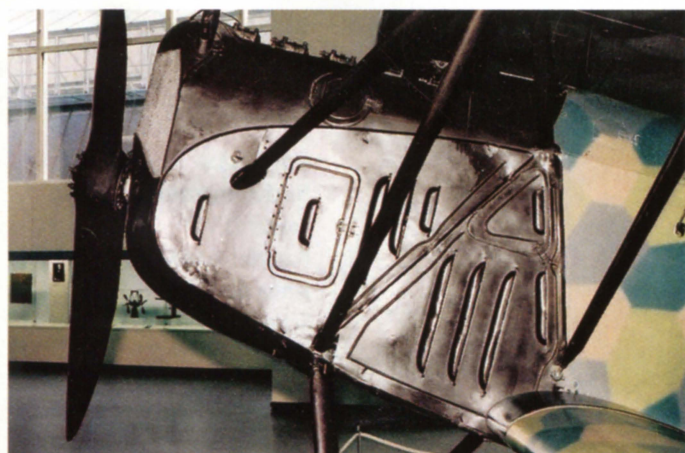
Sieger im Wettbewerb

Um diese Zeit musste sich Fokker ganz um wirtschaftliche Fragen kümmern und Reinhold Platz, der Nachfolger des verstorbenen Chefkonstruktors Martin Kreuzer, übernahm die gesamte Entwicklungsarbeit. Durch ständige Versuche mit zahlreichen Prototypen hatte sich langsam gezeigt, dass ein dickes Flügelprofil eine bessere Beweglichkeit des Jagdflugzeugs ermöglichte, der Typ des Doppeldeckers sehr stabil war und eine Stahlkabelverspannung nicht notwendig sowie ein Reihenmotor mit „Auto“-Kühler in der Nase aerodynamisch sehr

günstig wäre. Auf dieser Grundlage begann Reinhold Platz in Dezember 1917 mit der Entwicklung eines neuen Jagdflugzeugprototyps V.11 (V = Versuchsflugzeug) mit einem Mercedes-Motor D.III mit 160 PS. Beim Jägerwettbewerb in Januar 1918 auf dem Fliegerhorst Berlin-Adlershof wählte ein Gremium von Frontpiloten aus allen teilnehmenden Maschinen die V.11 als beste aus. Sie ging mit wenigen Änderungen und unter der Bezeichnung D.VII (D = Doppeldecker) in die Produktion.

Die ersten Fokker D.VII, die im April bei den Jagdstaffeln eintrafen, zeigten ein brillantes Leistungsvermögen und stellten sofort alle anderen Jäger beider Seiten in den Schatten. Ihre berechnete Reputation bezog die D.VII aus ihrer Beweglichkeit in großer Höhe und der enormen Stärke. Die Flugeigenschaften waren sehr ausgeglichen und sie hatte im Sturzflug für diese Zeit eine enorme Beschleunigung, ohne zu flattern. Bei einem sehr steilen Steigflug hing sie geradezu am Propeller, und man konnte auf einen darüber fliegenden Gegner schießen, ohne ins Trudeln zu kommen. Nur die Seitenruder waren so empfindlich, dass bei gleichzeitigem Gasgeben und einem unvorsichtigen Druck auf das Pedal Trudelgefahr drohte.

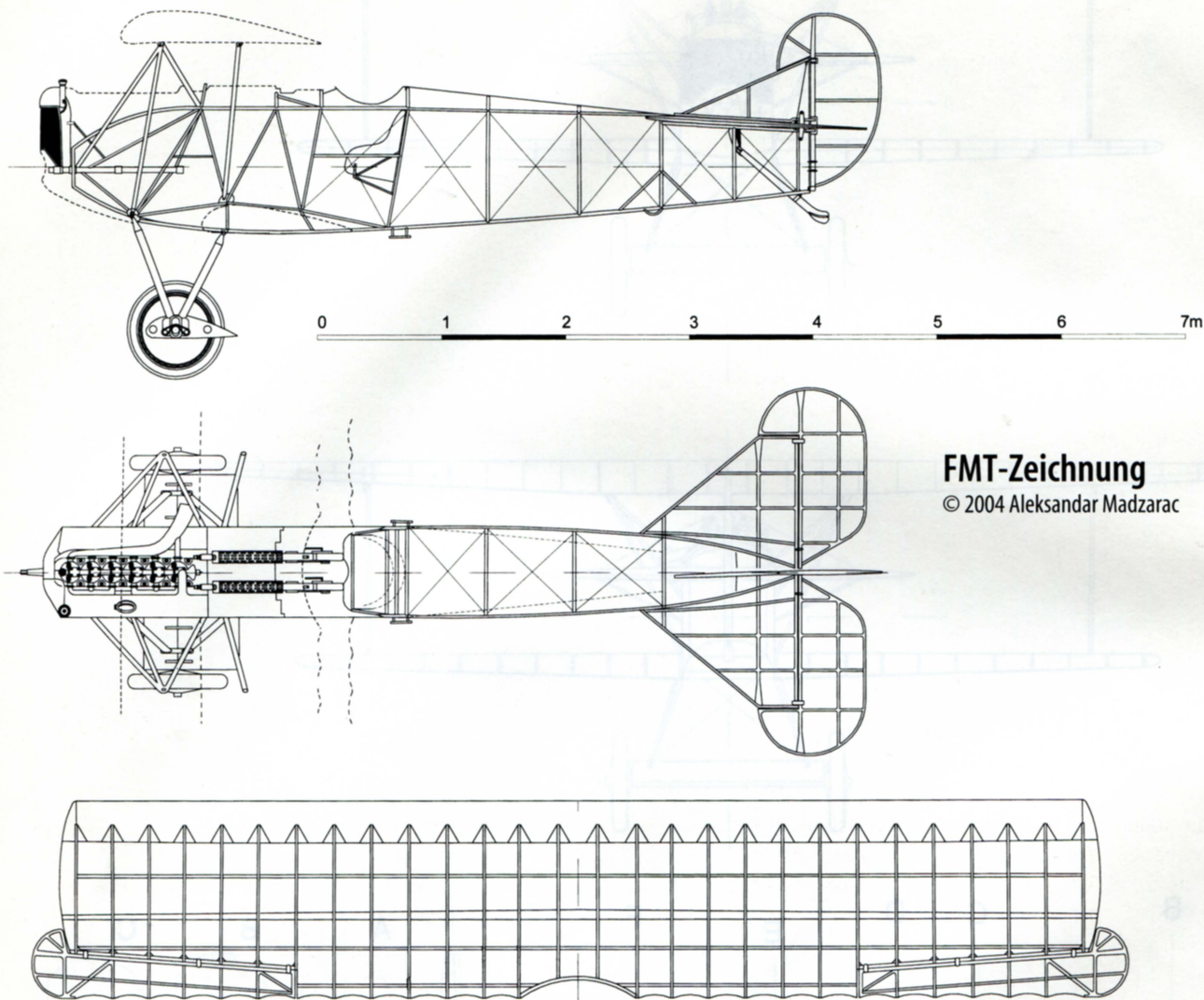
Der gute Ruf verbreitete sich schnell und führte zu umfangreichen Aufträgen für Fokker, sogar der größte Konkurrent, die Albatros Werke, musste D.VII in Lizenz fertigen. Bald war eine Lizenz für die Doppelmonarchie freigegeben und die Österreichisch-Ungarischen Flugzeugwerke sowie MAG begannen mit der Produktion, nur mit



Die Motorverkleidung der D.VII ist aus Alu gefertigt

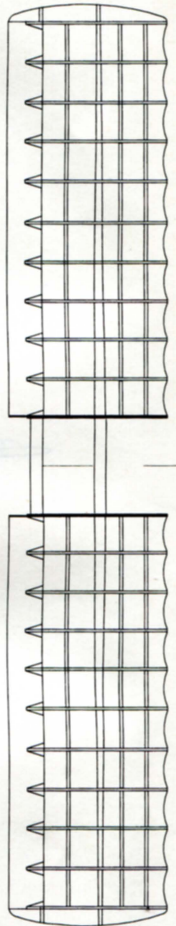


Fokker erkannte als einer der ersten, dass sich Reihenmotoren aerodynamisch besser in den Rumpf integrieren lassen



FMT-Zeichnung

© 2004 Aleksandar Madzarac



einem Austro-Daimler-Motor mit 225 PS. Insgesamt wurden bis zum Kriegsende ungefähr 1.800 D.VII hergestellt, davon durch Fokker selbst nur etwa 800.

Wie hoch die Alliierten die Fokker D.VII einschätzten, zeigte sich daran, dass der Friedensvertrag ausdrücklich die Übergabe aller Flugzeuge dieses Typs festschrieb. Dem immer regsamen Anthony Fokker gelang es, nach Kriegsende eine große Zahl von Werkzeugmaschinen, Flugmotoren, Einzelteilen und ganzen Flugzeugen in seine holländische Heimat zu bringen, um dort weiter zu produzieren. Nach dem Ersten Weltkrieg waren die Luftfahrtindustrie und die Luftstreitkräfte von 18 Ländern mit der D.VII befasst, von den USA, wo sie die Grundlage für weitere Jagdflugzeugentwicklungen darstellte, bis schließlich zur geheimen Reichswehr-Ausbildungsstelle in Lipetsk in der Sowjetunion.

Heute existieren noch fünf echte

D.VII-Flugzeuge als wertvolle Exponate, außerdem noch zwei weitere, die wohl zumindest teilweise Originale sind. Ferner gibt es zahlreiche, oft flugfähige Nachbauten rund um die Welt.

D.VII im Detail

Die Fokker D.VII ist ein schönes, harmonisches Flugzeug und seine attraktiven Anstriche sind ein Thema für sich. Der für seine Bauzeit aerodynamisch saubere Doppeldecker hat einen robusten aus Stahlrohr geschweißten Rumpf, vorne mit Alu-Blech beplankt, hinten von oben mit Sperrholz beplankt und der Rest mit Stoffbespannung versehen. Die geschweißte Rumpfkonstruktion bildet auch die stabile Basis für zwei LMG 08/15 „Spandau“ und den Stahlrohrbaldachin für die Oberflügel. Am Anfang war ein Motor Mercedes D.III mit 160 PS eingebaut, später ein BMW III mit 185 PS. Die freitragenden Flügel sind in klassischer Holz-

bauweise ausgeführt. Ober- und Unterflügel werden durch N-Stiele verbunden. Die Flügel sind mit zwei Holmen gebaut, an der Vorderkante mit Sperrholz beplankt und mit Spannstoff überzogen. Höhen- und Seitenruder sind in Holz mit Stoffbespannung gebaut. Das Hauptfahrwerk weist eine

ungeteilte Achse mit einer tragflügelartigen Verkleidung und großen Gummistoßdämpfern auf.

Die Fokker D.VII hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h und erreichte leicht eine Höhe von 6.000 m. Sie gilt in Fachkreisen als eines der besten Jagdflugzeuge des Ersten Weltkriegs.

Museumsübersicht

- Fokker D.VII, Replika:
Luftwaffenmuseum Berlin-Gatow, Kladower Damm 182, 14089 Berlin, Tel.: 030 3687 2601
- Fokker D.VII, 5290/18:
Deutsches Museum München, Museumsinsel, 80306 München, Tel.: 089 21791, www.deutsches-museum.de, oder Zweigstelle: Flugwerft Schleißheim, Effnerstraße 18, 85764 Oberschleißheim, Tel.: 089 3157140, E-Mail: fws@deutsches-museum.de
- Fokker D.VII, Replika:
Museum der schweizerischen Luftwaffe Zürich Dübendorf, Flugplatz Dübendorf
- Fokker D.VII, 1918, 6796:
Musée de l'Air et de l'Espace, Paris / Le Bourget, Aéroport Du Bourget, 93350 Le Bourget, www.mae.org
- Fokker D.VII, 1917, 288:
Military Aviation Museum, Niederlande, Kamp van Zeist 2-4, 3769 DL Soesterberg, Tel.: 0031 (0)346 35 60 00, E-Mail: info@mlm.af.dnet.mindef.nl