

Fokker C.IV Bis

Luchtvaarthistoricus Andrej Averin heeft in het Russische maandblad M-Hobby (М-Гобби) vier episodes geschreven over de Fokker C.IV's die aan de Sovjet-Unie zijn geleverd:

- Deel 1: M-Hobby nov 2020 eerste batch (C.IV Prima)
- Deel 2: M-Hobby dec 2020 tweede batch (C.IV Bis)
- Deel 3: M-Hobby jan 2021 technische beschrijving van de C.IV
- Deel 4: M-Hobby feb 2021 C.IV in dienst van Dobrolet

Deze reeks van vier werd gepubliceerd onder de titel “Een Nederlands Ultimatum”. Hieronder is Deel 2 te vinden in het Nederlands. De voetnoten, verwijzingen en het nawoord zijn aangebracht tijdens de vertaling. De foto's die bij dit verhaal horen, inclusief vertaalde onderschriften, zijn hier te vinden:

<https://www.fokker-history.com/russische-fokkers-02>

Een Nederlands ‘Ultimatum’ - deel 2

Andrej AVERIN (Chimki)¹

M-Hobby december 2020, paginas 44-52

Bij de voorbereiding van de publicatie is gebruik gemaakt van materiaal uit het Russische Rijksarchief RGVA. De auteur spreekt zijn grote dank uit aan Gennady Petrov² voor het verstrekte materiaal.

.....

Bijna tot aan het einde van 1924 kon de behoefte van de Rode Luchtmacht (RKKVF) aan luchtvaarttechnologie alleen worden bevredigd door de aankoop van vliegtuigen in het buitenland. De leveringen in 1922 en begin 1923 vulden slechts minimaal de gaten die gevormd waren na het einde van de burgeroorlog als gevolg van de massale afschrijving van verouderde en fysiek versleten machines. Vrijwel onmiddellijk na de ondertekening van een contract in het voorjaar van 1923 voor 60 Fokker C.IV's³ kende de Revolutionaire Militaire Raad (RVS) van de USSR een extra grote lening toe aan de Hoofddirectie van de Luchtvloot (GUVF) voor de aankoop van nieuwe partijen vliegtuigen van verschillende types.

Helaas ontwikkelden de gebeurtenissen zich niet op de gunstigste manier. De uitvoering van de deal verliep met aanzienlijke moeilijkheden en eindigde

1 Chimki is een buitenwijk/voorstad van Moskou

2 Gennady Petrov beheert een archief met historische foto's uit de Russische Luchtvaartgeschiedenis. Hij schrijft ook luchtvaartboeken.

3 Dat was de eerste reeks C.IV's, aangeduid als C.IV Prima. Besteld voorjaar 1923, geleverd eind 1923.

in een luidruchtig schandaal 'binnen kleine kringen' en zelfs in strafzaken. Ofschoon de Fokker D.XI-jager als 'held' tevoorschijn kwam uit dit incident⁴, was het inkoopprogramma van de tweede batch Fokker C.IV's⁵ voor de Rode Luchtmacht 'het slachtoffer'.

Op 20 juni 1923 diende de Hoofddirectie van de Luchtvloot (GUVF) per brief 1253/2401 een aanvraag in bij de vertegenwoordiger van de Revolutionaire Militaire Raad (RVS) van het Volkscommissariaat voor Buitenlandse Handel (NKVT)⁶ met het verzoek de mogelijkheid te onderzoeken om jachtvliegtuigen, verkenneren en lichte bommenwerpers aan te schaffen. Tegelijkertijd werd speciale aandacht besteed aan de diversificatie van het aanbod. Als mogelijke leveranciers werden Fokker, Dornier, Junkers, De Havilland en Nieuport genoemd. Het NKVT kon gemakkelijk binnen een maand de technische specificaties voor de nieuwe vliegtuigen distribueren nadat deze waren goedgekeurd door de GUVF tijdens een bijeenkomst op 13 juli. De verkenningstvliegtuigen, tevens lichte bommenwerpers, moesten volgens de technische eisen een topsnelheid van 185 km/u op zeeniveau kunnen halen, een plafond kunnen bereiken van minstens 5000 meter, brandstof aan boord kunnen meenemen voor vier uur vliegen en een lading van 800 kg kunnen vervoeren. De motor: een "Napier" van 450 pk, dan wel een "Liberty".

Aanvraag № 278 van *Spotekzak* — een speciale afdeling van het Ministerie voor Buitenlandse Handel (NKVT) voor urgente aankopen, dus niet de 'speciale tak van het Ministerie voor Binnenlandse Zaken (NKVD)' — ging pas op 21 juli naar de Handelsmissie in Berlijn. Aangezien het op poten zetten van een aanbesteding voor de aankoop van vliegtuigen een lastige aangelegenheid was, hoefden ze daar kennelijk niet lang over na te denken want ze riepen onmiddellijk een vertegenwoordiger van Fokker naar Berlijn. De Handelsmissie meldde zulks in antwoordbrief № 0807 van 25 augustus 1923. Over de overige tegenpartijen⁷ werd gezegd dat de kwestie werd uitgewerkt, en dit onderwerp kwam verder niet meer aan de orde in de correspondentie.

Op 18 augustus werden op de Handelsmissie van Berlijn⁸ onderhandelingen gevoerd met de heer **Horter**, directeur⁹ van de firma Fokker, en van hem werd een overeenkomst verkregen voor het plaatsen van een bestelling voor verkenningstvliegtuigen en jachtvliegtuigen. Rekening houdend met het verwachte productietempo van acht vliegtuigen per week of maximaal 30 vliegtuigen per maand, werd de deadline gesteld op circa zes maanden. Aanvankelijk ging het om de aanschaf van 180 vliegtuigen, maar op 14 september stuurde het NKVT namens de GUVF een officieel verzoek tot levering van 200 vliegtuigen van twee verschillende types: de Fokker D.XI

4 Andrej Averin trekt in een latere publicatie een andere conclusie. Met de D.XI ging ook van alles mis.

5 De tweede reeks werd aangeduid als C.IV Bis en telde uiteindelijk 50 vliegtuigen. Besteld 20 december 1923, geleverd 29 oktober – 19 december 1924.

6 De naam van deze vertegenwoordiger van de RVS was **Boris I. Goldberg**. Zie onder.

7 Dat waren kennelijk Dornier, Junkers, De Havilland en Nieuport

8 Adres: Lützow Ufer 3, Berlijn

9 **Wilhelm Horter** was niet directeur van de NVNV (dat was Anthony Fokker) maar bedrijfsleider

met een Hispano-Suiza motor van 300pk en de Fokker C.IV met een Liberty-motor van 400pk.

Verdere onderhandelingen werden gevoerd door **Boris Goldberg**¹⁰, die de Revolutionaire Militaire Raad vertegenwoordigde binnen het NKVT. Op 1 oktober ontvingen ze een schriftelijke offerte over de prijzen en op 6 oktober werd over deze lijst beslist. Overeengekomen werd om 75 Fokker C.IV's en 125 Fokker D.XI's te bestellen. De voltooiing van de technische specificaties voor de levering werd toevertrouwd aan een speciale commissie, met name aan **Aleksandr Ljovin**¹¹, een beroemde piloot die senior technicus was van de acceptatiedienst van de GUVF, en aan **Boris Gontsjarov**¹², voorzitter van de technische afdeling van het Wetenschappelijk Comité. De voorlopige uitwerking van het ontwerpverdrag werd uitgevoerd door een zekere **Jarmarkin**¹³, die later van Berlijn naar Frankrijk zou vluchten.

In oktober 1923¹⁴ voerde een technische commissie onder leiding van **Aleksej Dmitrievitsj Sjirinkin** in Amsterdam beoordelingstests uit met de Fokker D.XI en Fokker D.XIII jagers, evenals controletests met de Fokker C.IV № 2360 om de specificaties voor de levering van de vliegtuigen te preciseren. Deze 'Foktsjet' werd bestuurd door **Sjirinkin** en **Ljovin**, de rol van waarnemer/boordschutter ging naar **Gontsjarov**. De tests werden uitgevoerd met een ontwerpbelasting van 820 kg, die in feite 804 kg bedroeg omdat **Sjirinkin** slechts 64 kg woog¹⁵. Het startgewicht was 2246 kg. De vluchten werden uitgevoerd vanaf vliegveld Schiphol, wat trouwens niet zo makkelijk was af te leiden uit de documenten van de commissie. Sommige leden lazen de Nederlandse naam op de Duitse manier: Schifol¹⁶, en zo hadden ze het genoteerd. Alleen dankzij een notitie van het plaatselijke weerstation die aan het rapport was gehecht werd het raadsel opgelost.

De technische commissie bracht ingrijpende wijzigingen aan in het document met de technische eisen, waarvan aanpassingen van de bewapening de belangrijkste waren. Een tweede synchrone machinegeweer werd toegevoegd en de installatie van het 'dolkgeweer'¹⁷ werd gewijzigd. Met dit wapen kon geschoten worden binnen hoeken van 25-53 graden in het verticale vlak en 30 graden in beide richtingen in het horizontale vlak. Toegegeven, vanwege de lokale wetgeving moest de beoordeling van de wijzigingen van de installatie in de vloer van het vliegtuig worden uitgevoerd met een houten mock-up van een machinegeweer op een van de vliegtuigen

10 **Boris Isajevitsj Goldberg** (1892-1946)

11 **Aleksandr Aleksejevitsj Ljovin** (1896-1942)

12 **Boris Fjodorovitsj Gontsjarov** (1882-19??)

13 Dit is waarschijnlijk **Yarmorkin**, piloot bij o.a. Deruluft (Lennart Andersson, *Red Stars* 6, blz 14)

14 **Sjirinkin** (1897-1938) demonstreerde de D.XI op 14 juli 1923 tijdens de Nationale Luchtvaartdag op Schiphol (*Het Vliegveld* 1923 p.188; Andersson, *Soviet Aircraft and Aviation 1917-1941*, blz. 129; *Samolet* 2(4) 1924).

15 Op foto's is dat zien dat **Sjirinkin** klein van stuk was

16 ph werd als f gelezen

17 Letterlijke vertaling van кинжальный пулемет. Een vijfde machinegeweer dat door een opening in de vloer kon schieten.

in de werkplaats, terwijl de uiteindelijke acceptatie van de voltooide vliegtuigen zelfs niet voorzag in het afvuren van de wapens.

Volgens de opgegeven specificaties moesten alle Fokkers C.IV's van de tweede batch worden uitgerust met bomrekken. Opdracht werd gegeven tot verdere wijzigingen, met name het brandstofsysteem onderging aanzienlijke veranderingen.

Op 20 december 1923 werd met de N.V. Nederlandse Vliegtuigfabriek een contract afgesloten voor in totaal iets meer dan vijf miljoen Nederlandse florijnen (gulden)¹⁸, dat voorzag in de levering van 75 Fokker C.IV's en 125 Fokker D.XI's. Er werd bepaald dat de vliegtuigen in Petrograd¹⁹ moesten worden afgeleverd, op z'n laatst op 30 juni 1924²⁰. Fokker koos het Engelse bedrijf ADC als onderaannemer voor de levering van de motoren - hetzelfde bedrijf waarvan wij de Martinsydes²¹ kochten.

De vreugde over de deal was van korte duur. Er ontstonden ernstige problemen met de aankoop van zowel de Hispano- als de Libertymotoren. Op 27 en 28 februari 1924 vonden in Berlijn officiële onderhandelingen plaats²² waarbij de mogelijkheid naar voren werd gebracht om van tegenpartij te veranderen²³, maar een oplossing werd pas in het late voorjaar bereikt. Op 23 mei werd een nieuwe overeenkomst gesloten en op 28 mei werd een aanvullende clausule bij het contract ondertekend. De deadline voor de leveringen werd opgeschoven naar het einde van november, vlak voordat de havens dicht zouden gaan vriezen. Vanwege het tekort aan Libertymotoren zag de Sovjetzijde zich genoodzaakt het aantal verkenningsvliegtuigen met 25 stuks te reduceren, en om de productie van de 125 jachtvliegtuigen te verzekeren werden 25 Hispano-Suiza-motoren - die we hadden aangeschaft als een ruilmiddel - overgedragen aan de Nederlanders. Het afleveringsschema zou er als volgt uit moeten gaan zien: juli: 20 vliegtuigen, augustus: 35, september en oktober: elk 50, en in november zouden we de resterende 20 vliegtuigen ontvangen.²⁴

Het werk leek op gang te komen, maar al snel werd duidelijk dat het bedrijf zijn potentieel duidelijk had overschat, zowel wat kwaliteit betreft als het tempo waarin de bestelling werd uitgevoerd. Als we alvast een stukje vooruit kijken in de tijd is het de moeite waard de stand van zaken op 25 augustus 1924 te schetsen. In juli was nog geen enkele machine afgeleverd. Op 25

18 5.062.500 gulden (Marc Dierikx, *Anthony Fokker - Een vervlogen leven*, blz 210)

19 Een maand later, op 26 januari 1924, kreeg Petrograd de naam Leningrad als eerbetoon aan Lenin die een paar dagen eerder (op 21 januari) na drie beroertes was overleden.

20 Dat is 200 vliegtuigen in zes maanden tijd = 33 per maand. Iets meer dan afgesproken met Horter op 18 augustus.

21 De Martinsyde F.4 was een Brits jachtvliegtuig dat na 1918 overtollig was geworden. Zij werden opgekocht door de Aircraft Disposal Company Ltd (ADC) in Londen en vervolgens doorverkocht aan buitenlandse klanten. De Sovjet-Unie kocht er 41 die in 1922-1923 in twee porties werden geleverd. De motor was een Hispano-Suiza 8Fb, dezelfde motor waarmee de Fokker D.XI was uitgerust.

22 Anthony Fokker was in de VS van 18 dec 1923 t/m 15 maart 1924

23 Zocht men naar een alternatief voor motorleverancier ADC? Of dreigden de Sovjets naar een andere vliegtuigbouwer over te stappen?

24 Totaal: 20 + 35 + 50 + 50 + 20 = 175 (125 D.XI en 50 C.IV Bis)

augustus waren 24 D.XI's verpakt in kisten, één stond klaar om ingepakt te worden, de overige 100 waren in verschillende stadia van aanbouw. Er was op dat moment nog steeds geen enkele C.IV afgeleverd!²⁵

Aanvankelijk volgde ons acceptatieproces de tamelijk strikte *'Instructies van de Commissie voor de Acceptatie van Fokker C.IV- en D.XI-vliegtuigen'*. Verbruiksgoederen, halffabricaten, ingekochte artikelen, meetapparatuur, kalibermeters en mallen, evenals montageapparatuur, werden aan inspecties onderworpen. Het normale aantal geteste monsters was 1% plaatstaal van het totaal aantal platen, 3% van de aluminiumplaten, staaldraad en staalkabel, 5% van het vertinde ijzer voor de brandstoftanks, platen van koper en messing, en leidingen van koper en messing. Een kwart van alle stalen banden en rubberen koorden moest worden getest. Bij uitzondering werden houtknoesten toegestaan indien niet groter dan 5 mm in diameter. In het geval van een bepaalde heterogeniteit van de partij materialen of in het geval van niet-naleving van de technische eisen, had de Commissie het recht om een groter aantal monsters te testen, maar deze voorwaarde had ook een omgekeerd effect: bij een hoogwaardige partij materiaal kon het aantal geteste monsters worden verminderd.

Helaas werden aan onze kant een aantal ongelukkige fouten gemaakt. Het werk van de acceptatiecommissie was zó ingericht dat voorzitter **Sjirinkin** niet de feitelijke leiding had en de inspecteurs zelfstandig konden handelen, wat tot onaangename situaties leidde toen een ander lid van de commissie eenheden of onderdelen die al door ons waren afgewezen zonder commentaar accepteerde. Professioneel reagerend op dit onverholen wanbeleid slaagde het bedrijf erin het Volkscommissariaat voor Buitenlandse Handel (NKVT) en de Luchtmacht zover te krijgen de acceptatiecommissie op te heffen, om vervolgens een nieuw contract te ondertekenen met uitstel van levering tot aan het einde van 1925, met de bijna volledige verwijdering uit het operationele werk van onze vertegenwoordigers.²⁶ Onze piloten waren niet langer bevoegd de vliegtuigen te testen, alleen de Nederlanders vlogen, hoewel nu niet meer met elk vliegtuig een proefvlucht werd gemaakt zoals tevoren in het contract was gestipuleerd, maar met slechts met één op de vijf. De acceptatie van de motoren bleef beperkt tot twintig minuten proefdraaien op de grond. Op 8 augustus 1924 werd dit document ondertekend, het leek erop dat de Nederlanders een overwinning konden vieren, maar later werd duidelijk dat ze de bal in eigen doel hadden geschoten.

Bij de fabriek in Utrecht²⁷ waar de vleugels werden gemaakt ontwikkelde zich een bijzonder vervelende situatie. **Stepan Korol**²⁸ meldde dat hier treinwagons werden gebouwd en dat de vleugels zeer slordig in elkaar werden gezet, met een groot aantal defecten. Dit liet zich duidelijk zien toen

25 Tussen januari en augustus 1924 meldde Fokker geen enkel uitgevoerd vliegtuig (Marc Dierikx, *Dwarswind*, blz 95)

26 Vanaf toen hield de NVNV de Sovjets kennelijk in een wurggreep. Zou dat het 'Nederlandse Ultimatum' zijn dat Andrej Averin koos als titel van zijn publicaties over de Fokker C.IV?

27 Werkspoor N.V.

28 **Stepan Georgievitsj Korol** (1894-1975)

onze inspecteurs in rap tempo 60 stuks vleugeltanks afkeurden, die het bedrijf opnieuw moest gaan maken. Iets later meldde **Samuel Goerevitsj**²⁹ dat tien sets vleugels waren afgekeurd vanwege een slechte verfkwaliteit. Het doek, vooral aan de onderzijde waar blauwe verf werd aangebracht, was niet goed aangespannen. De Nederlanders moesten een Engelse specialist uitnodigen onder wiens toezicht de vleugels strak werden bespannen en een nieuwe, hoogwaardige laag verf ontvingen. Er waren nog meer van zulke 'episodes'. Bij Fokker hadden ze geen haast om conclusies te trekken en bleven ze doen alsof hun neus bloedde.

Eind augustus 1924 ging in Nederland een nieuwe Sovjet selectiecommissie aan de slag op basis van de voorlopige acceptatievoorschriften die op 9 augustus³⁰ waren goedgekeurd. Deze commissie werd geleid door **Eugen Gvajta**³¹. Ondanks zijn beperkte bevoegdheden op grond van het nieuwe contract slaagde hij erin om nauwer samen te werken met de Nederlanders en zorgde hij ervoor dat de verzending van het grootste deel van de bestelling in 1924 plaats vond. Op 8 september liet **Gvajta** weten dat de eerste 24 D.XI's op een vrachtschip waren geladen. Iets eerder - op 4 september - werd volgens Opdracht № 62/s van het Hoofd van de Luchtmacht een commissie samengesteld voor de acceptatie van geïmporteerde vliegtuigen. Haar taak was om de integriteit van de verpakking en de volledigheid van de levering vast te stellen aan de hand van vrachtbrieven en inventarissen. De zaak stond onder speciale controle van verschillende functionarissen en toezichthouders zodat na lossing van de vracht de acceptatiecertificaten zo niet op dezelfde dag, dan toch zeker op de volgende dag konden worden opgesteld. Volgens deze commissie arriveerden de Fokker C.IV's volgens het volgende schema:

- op 29 oktober: 6 machines³²,
- op 28 november: twee partijen van 6 en 18 vliegtuigen,
- op 11 december: nog eens 6,
- op 19 december: de resterende 16 *Foktsjets*.

De serienummers van deze machines liepen van № 4525 tot № 4575.³³

De eerste vliegtuigen waren nog maar net op de schepen geladen of nieuwe berichten arriveerden in Moskou over tekortkomingen van de Fokker C.IV. **S.P. Sjeloechin**³⁴, lid van de acceptatiecommissie, had een rapport geschreven dat op 6 oktober werd besproken tijdens een bijeenkomst van de

29 De Sovjet inspecteur bij Werkspoor heette **Samuel Goerevitsj**. Hij was niet **Michail I. Goerevitsj**, die de helft zou gaan vormen van het bekende MiG duo (Mikojan & Goerevitsj).

30 Op de vorige bladzijde is het 8 augustus.

31 Eugen I. Gvajta (1896-1946) was in 1920-21 directeur van Deruluft. Hij sprak vloeiend Duits en Engels.

Hij zat in 1922 in Engeland om bij ACD (Aircraft Disposal Company) veertig De Havilland DH-9's te kopen

(Andersson, *Soviet Aircraft and Aviation 1917-1941*, blz 109).

32 Op 10 oktober 1924 vertrok een zeeschip uit Nederland naar Leningrad met de eerste 36 D.XI's en zes C.IV's aan boord (Michail Maslov, M-Hobby 1/2006, blz 50).

33 Het schema telt 6 + 6 + 18 + 6 + 16 = 52 vliegtuigen. Volgens Nederlandse bronnen ging het om vijftig vliegtuigen: 4519 en 4526 t/m 4575, minus 4530 die naar de VS ging. Het aantal vijftig wordt ook genoemd op blz. 48 van dit verhaal.

34 Zijn naam was **P.S.** (niet S.P.) **Sjeloechin**

Technische Sectie van het Wetenschappelijke Comité. Naar zijn mening was het vliegtuig zwaar qua ontwerp en uitvoering, had het onvoldoende snelheid en klimvermogen, had het een zeer complex en onhandig benzinesysteem dat 'een speciale studie vergde', en had het bovendien een grote kwetsbare zone doordat er benzinetanks in de bovenste vleugel waren geplaatst. Hij achtte de locatie van de watertank en de positie van de kabels van het roerensysteem, die 'ongewenste en gevaarlijke wrijving' veroorzaakte, niet geslaagd.

Het Wetenschappelijk Comité bleef over het algemeen sceptisch over de opmerkingen van **Sjeloechin**. Opmerkelijk genoeg had zich binnen de luchtmacht een bepaalde factie gevormd die zich tegen deze informant keerde, hiermee had de technische sectie van de commissie natuurlijk rekening te houden. Daarom was de algemene conclusie, ondanks feitelijke tekortkomingen die kameraad **Sjeloechin** helemaal niet had aangestipt, dat het vliegtuig niettemin moest worden bestempeld als een *state-of-the-art* verkenningsvliegtuig. Het punt was dat **Sjeloechins** opmerkingen voornamelijk gericht waren "aan grootvader op het dorp"³⁵.

De Fokker C.IV's van de tweede batch hadden nogal wat constructieve wijzigingen ondergaan als resultaat van de ervaringen die de Sovjet-Unie had opgedaan met de machines van de eerste batch, en het was op veel punten moeilijk te begrijpen welke vliegtuigen hij specifiek bedoelde toen hij zich schriftelijk wendde tot de leden van de technische sectie. Zoals reeds vermeld hadden de nieuwe Fokkers een zwaardere vuurkracht, en op dat moment was er bij onze luchtmacht geen andere verkenningsvliegtuig in gebruik met vijf machinegeweren³⁶. Alle vliegtuigen waren verplicht uitgerust met bomrekken. Om de richtingscontrole te verbeteren was het bovenste gedeelte van het kielvlak hoger gemaakt en het frame van het richtingsroer versterkt.

In het staartgedeelte werden beugels met steunrollen aangebracht voor de bedieningskabels van de roeren en de staartsteun. De installatie van de staartsteun zelf was opnieuw ontworpen. De stalen hak was vervangen door een snel uitwisselbaar exemplaar van esenhout en voor de installatie ervan hoefde de bekleding van de romp niet langer te worden losgemaakt. Het onderhoudsluikje van de staartsteun in de bekleding kreeg een meer rationele vorm en werd verplaatst, zodat het toegankelijk bleef ongeacht de stand van het hoogteroer. Om de besturingskabels naar buiten te leiden werden vezelbussen in de huid geïnstalleerd - bij de eerdere machines liepen de kabels door sleuven in het canvas, en schuurden daar telkens overheen. Aan de zijkanten van het staartgedeelte van de romp werden twee houten latten toegevoegd - '*stringers*' (langsliggers) voor extra bevestiging van het canvas, waardoor vrije overspanningen werden verminderd en het

35 Citaat uit het verhaal 'Wanjka' van Tsjechov. Een eenzaam weesjongetje vraagt zijn opa per brief om hulp. Postadres: "aan grootvader op het dorp". Die brief wordt dus nooit bezorgd, laat staan beantwoord. Het is in Rusland een staande uitdrukking geworden.

36 De C.IV Prima had een vaste Vickers mitrailleur en twee beweegbare Lewis mitrailleurs. De C.IV Bis had twee vaste Vickers mitrailleurs, twee beweegbare Lewis mitrailleurs en een vijfde mitrailleur die door een opening in de vloer kon schieten.

‘klapperen’ van het doek tijdens de vlucht werd beperkt, waardoor de levensduur werd verlengd.

Bij de Fokkers van de tweede batch werd de cockpitvloer verstevigd en werd tegelijkertijd de rompspant stijver gemaakt door een extra afstandsbuis te plaatsen. De veiligheidsgordel van de waarnemer was aanvankelijk zeer ongelukkig ontworpen en hinderde zijn werk enorm omdat hij niet goed rechtop kon staan of voorover kon leunen. De nieuwe machines waren uitgerust met riemen met een automatisch blokkering of, zoals ze toen schreven, een veiligheidsgesp, wat het probleem volledig oploste. Het reinigings-/ontluchtingssysteem van de waterradiatoren werd voorzien van een bedieningshendel en tegelijkertijd werden stevigere radiatorrails geïnstalleerd - de oorspronkelijke trekken vaak krom. Het waterexpansievat in vliegtuigen van de tweede batch was opnieuw ontworpen. Het brandstofsysteem had aanzienlijke veranderingen ondergaan. In het midden van de vleugel werd aan de voorzijde een extra, zogenaamde ‘frontale tank’ geïnstalleerd die aangeduid werd als nr. 2. De hoofdromptank werd nog steeds aangeduid als nr. 1, maar de ‘platte’ tanks veranderden van nummer en werden nr. 3 en nr. 4. Zij werden nu onder een gemeenschappelijke deksel geplaatst en functioneerden niet meer als deel van de bekleding van de bovenste vleugel. Dienovereenkomstig was de lay-out van de benzineleidingen volledig veranderd.

Na inkleding in Leningrad gingen twee machines naar het TsAS (de Centrale Luchtvaartautoriteit) in Moskou, de overige 48 *Foktsjets* werden naar Smolensk verzonden met de bedoeling om daar het tweede en het vierde verkenningssquadron (ORAE) te vormen³⁷. Hoe de vliegtuigen van het 4e ORAE oogden blijft een raadsel, maar in het 2e ORAE waren sommige gemarkeerd met een onderscheidend kenmerk dat mogelijk wortels had in de geschiedenis van de Burgeroorlog. Het was een cirkel met een kleine rode ster in het midden en een driekleurenpatroon³⁸ dat een ‘yin-yang plus’, een Scandinavische triquetra, dan wel een gestileerd klaverblad zou kunnen zijn. Het is nog niet mogelijk gebleken om duidelijkheid te krijgen over de betekenis van dit teken.

Het was kennelijk tijdens de vorming van deze squadrons in Smolensk dat de semi-officiële, maar veelgebruikte benamingen voor de Nederlandse verkenners hun ingang deden: *Foktsjets* zoals geleverd in 1923 werden ‘Fokker C.IV Prima’ genoemd, die van 1924 heetten ‘Fokker C.IV Bis’. Dit onderscheid duurde minstens tot het einde van 1927, toen Remaviazavod³⁹ № 3 in Smolensk uitgebreide voorstellen opstelde voor het upgraden van de

³⁷ [Vijftig vliegtuigen in totaal \(2 + 48\).](#)



³⁸

³⁹ [Vliegtuigreparatiefabriek.](#)

'Prima' naar het 'Bis' niveau, hoewel de voordelen van deze ingreep vooral werden ingezien door civiele specialisten. Vrijwel alle wijzigingen werden doorgevoerd, met uitzondering van aanpassingen aan het brandstofsysteem en de installatie een tweede naar voren vurende mitrailleur.

De 'Bis' werd in het Westelijke Militaire District nogal argwanend ontvangen. Kritiek op de Nederlandse verkenner werd geopperd door een topambtenaar: op de reeds genoemde bijeenkomst van de technische afdeling van het Wetenschappelijk Comité op 6 oktober, werd naast de brief van **Sjeloechin** ook een kritisch rapport van het Hoofd van de Luchtmacht van het Westelijke Militaire District besproken. Blijkbaar kon hij redenen hebben voor een negatieve houding ten opzichte van het vliegtuig aangezien er op dat moment binnen zijn district 32 Fokkers in gebruik waren, dat wil zeggen meer dan de helft van alle aangeschafte Prima's. Naast enkele vliegtuigen van de 13e ORAO⁴⁰ was ook het 15e ORAO met zeven vliegtuigen gestationeerd in Vitebsk, net als het 3e ORAO, dat ook over Fokker C.IV's beschikte. Er waren in het Westelijke Militaire District nog enkele andere eenheden uitgerust met de Fokker C.IV. Helaas zijn niet veel documenten uit de periode 1923-24 bewaard gebleven - de aanwezigheid van dergelijke vliegtuigen in het 3e ORAO kan bijvoorbeeld alleen worden vastgesteld dankzij een rapport aangaande een weinig ernstig ongeluk:

"Op 25 januari 1925 vertrok roodhemdpiloot⁴¹ Smirnov in vliegtuig № 2304 vanaf het vliegveld van Vitebsk, als onderdeel van het uitvoeren van een formatievlucht in opdracht van de squadroncommandant. Timosjin vloog mee als passagier. Na het voltooien van deze opdracht "...schatte de piloot tijdens een landing met zijwind de landing niet goed in als gevolg van de zon die direct in zijn ogen scheen en een glinsterende ijslaag van sneeuw op het vliegveld, en hij raakte met zijn rechterzijde de linkerflank van Fokker № 2334...De oorzaak van het ongeval en de schade...zijn te wijten aan nalatigheid en onoplettendheid van de piloot, wiens motor naar behoren werkte. Hij kon de vliegtuigen die op het vliegveld stonden duidelijk zien en koerste naar een ander vliegtuig op de startbaan, maar nam zichzelf niet de tijd bij het landen om goed te reageren op de zijwind en 'bij toeval' in aanraking te komen met een andere machine. Er hoeft maar weinig hersteld te worden aan de vliegtuigen. De passagier en de piloot bleven ongedeerd".

Laten we terugkeren naar het rapport van het Hoofd van de Luchtmacht van het Westelijke Militaire District. De spreker en tegelijkertijd de opponent was **B.F. Gontsjarov**⁴² die, zoals reeds vermeld, op dat moment de voorzitter was van de technische afdeling van het Wetenschappelijke Comité. Opnieuw werd de kwestie van de 'brede' romp aan de orde gesteld. Boris Fjodorovitsj liet weten:

"Dit is niet voor het eerst dat de brede romp van de C.IV de wenkbrauwen heeft doen fronsen omdat het zicht hierdoor belemmerd wordt⁴³, echter, zodra

40 ORAO: escadrille van verkenningsvliegtuigen, meestal bestaande uit 6 of 7 vliegtuigen

41 'Красноелет'. Niet duidelijk wat hier wordt bedoeld.

42 In oktober 1923 was **Boris Gontsjarov** in Nederland om de C.IV te testen (zie boven, bladzijde 44)

43 De brede romp belemmerde het uitzicht naar beneden

alle apparatuur in de cockpit van de waarnemer is geplaatst wordt het krap en is het lastig om de machinegeweren te bedienen. Opgemerkt moet worden dat de romp van de D.H.-9A⁴⁴ kritiek opleverde omdat hij te smal zou zijn. Tot nu toe werd de waarnemerscabine van de C.IV als comfortabeler beschouwd, en haar afmetingen zijn meegenomen bij het ontwerpen van nieuwe verkenningsvliegtuigen. Vanwege de extreme onenigheid over de meest wenselijke grootte van de observatiecabine, stel ik voor om deze kwestie op te laten lossen door een speciale commissie. Wat de positie van de vleugels betreft, alleen Parasols bieden een onberispelijk uitzicht. Anderhalfdekkers, wat de C.IV's in wezen zijn, zijn veel beter toegerust dan pure tweedekkers."

Dit wil niet zeggen dat het Wetenschappelijk Comité het vliegtuig in bescherming nam. Alle klachten werden bekeken door de bril van de beantwoording aan de technische eisen. De leden van de technische sectie waren het eens met de opmerkingen over de veiligheidsgordels van de waarnemer en over de geleiding van de besturingskabels naar de roeren, maar ze konden niet 'hun rollen omdraaien' om de problemen bij de voorbereiding van reparatiewerkplaatsen in het Westelijk District toe te schrijven aan ontwerpfouten van het vliegtuig. **Gontsjarov** liet weten: *"Het onderhoud van het C.IV vliegtuig werd onder de loep genomen door een speciale commissie en hun advies, goedgekeurd door het Comité, kwam neer op het feit dat reparaties alleen mogelijk zijn als de benodigde reparatiematerialen op tijd beschikbaar worden gesteld... Om de reparaties te vergemakkelijken worden de meest complexe en kritische onderdelen opgenomen in het aantal reserveonderdelen..."*

Het punt is dat het ZVO (het Westelijk Militair District) het probleem van het organiseren van onderhoud en reparaties van deze machines enigszins lichtzinnig opvatte. Zo schreef **Sergej Chorkov**⁴⁵, stafchef van de luchtmacht, in brief № 1266/s van 18 juli 1925 aan de Revolutionaire Militaire Raad van de Sovjet-Unie over de ongevallenkwesties: *"In het 8e Westelijke Militaire District waren eenheden uitgerust met Fokker C.IV vliegtuigen van de oude leveringen die, vanwege hun fysieke conditie, een fabrieksinspectie hadden moeten ondergaan en een revisie van de motor. Hierdoor hebben zich ongelukken voorgedaan met deze vliegtuigen. Bij ontvangst van een nieuwe partij vliegtuigen van hetzelfde systeem uit het buitenland werden onderdelen van de vliegtuigen vervangen."*

Het is onwaarschijnlijk dat het Wetenschappelijke Comité op de hoogte was van de tekst van deze brief, maar het standpunt van de technische sectie zag er als volgt uit: *"...de ongeschiktheid van de werkplaatsen of het gebrek aan faciliteiten is geenszins een defect van het vliegtuig. Met de steeds hogere eisen die aan gevechtsvliegtuigen worden gesteld, zal het ontwerp van dergelijke vliegtuigen steeds ingewikkelder worden, en daardoor zullen ook de reparaties veeleisender worden."*

⁴⁴ De Sovjet-Unie was op dat moment in het bezit van een aantal De Havilland D.H.-9A's (Andersson, *Soviet Aircraft and Aviation 1917-1941*, blz 109).

⁴⁵ **Sergej Gavrilovitsj Chorkov** (1891-1938)

De vorming van de nieuwe squadrons in Smolensk aan het begin van 1925 verliep als volgt. De vliegtuigen werden overhandigd aan de Fokkervliegtuig Acceptatie Commissie van het Westelijk Militair District. De vuurwapens werden afzonderlijk van de vliegtuigen geleverd – dus in maart, toen de Commissie pas vier vliegtuigen in haar bezit had, ontving ze 20 sets met elk twee gesynchroniseerde Vickers mitrailleurs, twee Lewis mitrailleurs voor de geschutsring en een ‘dolkgeweer’⁴⁶. Na voltooiing van de acquisitieprocedures werden de vliegtuigen overgebracht naar een mobiele dan wel een permanente vliegbasis. Vervolgens kwamen ze terecht bij de squadrons. Hoewel een squadron was uitgerust met 19 operationele en 12 reservevliegtuigen, beschikten de squadroncommandanten uitsluitend over operationele voertuigen, en wel in hoeveelheden die vaak afweken van de standaard.

Op 1 april 1925 waren er, volgens een overzicht van het hoofdkwartier van de luchtmacht van het Westelijke Militaire District, 80 *Foktsjets* in het district - exclusief het 1e ORAE⁴⁷, het “Ultimatum” detachement - waarbij het 2e ORAE in Smolensk over 21 vliegtuigen beschikte en het 4e ORAE, dat al was verhuisd naar een permanente basis in Vitebsk, over 23. Hetzelfde aantal was voorradig in het depot van permanente luchtmachtbasis № 1 in Smolensk – deze werden blijkbaar beschouwd als de reservevliegtuigen van de squadrons. Op dat moment was het de grootste groep vliegtuigen van hetzelfde type van de luchtmacht van het Rode Leger.

Ondanks het feit dat bijna alle exemplaren van de C.IV Bis naar het Westelijke Militaire District gingen, wist het management van het Wetenschappelijk Experimenteel Vliegveld (NOA), dat geleidelijk meer invloed kreeg, haar hand te leggen op de nieuwe machine. Naast de drie bestaande ‘Prima's’ ontving het NOA al in januari 1925 een tweetal ‘Bissen’ - № 4565 en № 4566. Het is mogelijk dat deze vliegtuigen afkomstig waren van de Centrale Luchtvaartautoriteit, maar het valt niet uit te sluiten dat zij erin geslaagd zijn een aantal vliegtuigen ‘in te pikken’ die eigenlijk bestemd waren voor het District. In 1928 werd № 4566 opgenomen in de lijsten van het 11e OAO⁴⁸ van het Wit-Russische District, maar № 4565 bleef lange tijd de militaire wetenschap dienen. Een in de zomer van 1929 opgesteld schaderapport is bewaard gebleven: het onderstel was kapot gegaan tijdens het testen van een experimentele Heinepropeller. Aangezien het vliegtuig een badge droeg van fabriek № 39 moet dit niet het eerste ongeval zijn geweest met dit vliegtuig.

Medio augustus 1925 vonden grote manoeuvres plaats van de districtsluchtmacht in het Westelijke Militaire District. De kern van de aanvalsmacht bestond uit eenheden bewapend met *Foktsjets*. Op 1 augustus waren het 1e en 4e ORAE gestationeerd in Vitebsk, met respectievelijk 16 en 30 vliegtuigen. Het 2e ORAE in Smolensk beschikte over 17 Fokkers C.IV. Tien reservevliegtuigen stonden op

46 Een machinegeweer dat op korte afstand wordt afgevuurd

47 Verkenningsqadron

48 Het 11^e squadron

permanente luchtmachtbasis № 1 en één op mobiele vliegbasis № 4; een verdere *Foktsjet* was toegewezen aan de Acceptatiecommissie.

In totaal beschikte de luchtmacht op 1 juli 1925 over 245 verkenningsvliegtuigen:

- 88 x Fokker C.IV,
- 73 x Polikarpov R-1,
- 21 x Ansaldo A300/3,
- 63 x Junkers Ju-21.

Deze situatie duurde niet lang. De luchtvaartindustrie kwam in een stroomversnelling en de R-1⁴⁹ nam langzaam maar zeker een overheersende positie in bij de luchtmacht. Op 1 april 1926 waren er al 144 van deze vliegtuigen, waaronder 85 operationeel, en kort daarna werd een levering van nog eens 72 vliegtuigen verwacht. Het aantal Fokkers nam ook licht toe tot 96, trainingsvliegtuigen die niet waren opgenomen in de registratie van gevechtstvliegtuigen werden 'opgeknapt', maar er waren slechts 32 bruikbare Fokkers C.IV in dienst. Dit feit speelde waarschijnlijk een rol bij het toekennen van nieuwe squadronnummers, dat in 1926 begon. Squadrons met Fokkers in dienst worden als het ware 'gedegradeerd naar secundaire rollen'. Zoals reeds vermeld kreeg het 1e ORAE nummer 16, het 2e ORAE werd de 18e, en het 4e werd het 22e.

Klachten en suggesties werden niet alleen door hooggeplaatste ambtenaren naar het Wetenschappelijk Comité gestuurd, ze kwamen ook rechtstreeks van de eenheden en van individueel militair personeel. Om deze correspondentie te bundelen en feedback te organiseren werd in 1925 het Bulletin van het Wetenschappelijk Comité van de Luchtmacht (NK Oe VVS) gelanceerd, een tijdschrift dat in een oplage van enkele honderden exemplaren in besloten kring werd gedistribueerd. De status van dit document was vrij hoog - het werd bekrachtigd door het hoofd van de luchtmacht⁵⁰. In termen van informatie bleek het erg nuttig, maar heden ten dage kan het in veel gevallen dienen om te laten zien hoe traag de hervormingen binnen de luchtmacht hebben plaatsgevonden. Zo werd het probleem van de lekkende brandstoftanks van de Fokker C.IV vermeld in Bulletin № 2 - geautoriseerd door **Pjotr Baranov**⁵¹ op 26 juni 1925 - waarin werd opgemerkt dat het defect een fabricagefout was. Het duurde bijna twee jaar om het probleem op te lossen. Pas in maart 1927 werd bij Remaviazvod № 3 voor de 'Bis' een proefbatch van platte tanks gemaakt van 0,8 mm messing. Ze waren 3,5 kg zwaarder dan de ijzeren tanks, maar zij lekten niet.

In 1928 werd de Fokker C.IV geleidelijk buiten dienst gesteld. De Prima's kwamen als eerste aan de beurt, maar niet al deze vliegtuigen werden gesloopt, want Dobrolet nam er bijna drie dozijn in dienst.

49 Sovjetkopie van de De Havilland D.H.-9A

50 Zijn naam was **Pjotr I. Baranov**, zie onder

51 **Pjotr Ionovitsj Baranov** (1892-1933) werd op 2 maart 1925 benoemd tot hoofd van de luchtmacht van het Rode Leger

Bovendien kwam het vliegtuig in trek als verbindingsvliegtuig - of beter gezegd, als bevoorradingsvliegtuig. Het 5e en 9e jachtsquadron van de BVO⁵² beschikten al over een Chioni-5 tweedekker voor de communicatie, de Fokker evenwel kon niet alleen een rapport afleveren, maar indien nodig ook reserveonderdelen, of patronen van het hoofdvliegveld op een mobiele basis in het veld droppen. Deze eenheden hadden officieel elk één C.IV.

Een paar andere vliegtuigen gingen naar afdelingen van de UVO⁵³ en LVO⁵⁴ voor dezelfde doeleinden.

Sommige vliegtuigen werd overgebracht naar nieuw gevormde eenheden en hulpeenheden. Het is bijvoorbeeld bekend dat in 1929, toen de Sovjet-Unie en China een conflict uitvochten over de Trans-Mantsjoerische spoorlijn, Sovjet troepen in het Verre Oosten over meerdere van dergelijke machines beschikten.⁵⁵

Het laatste tot nu toe gevonden registratieblad voor de Fokkers dateert van 1 juli 1928. Op die datum waren er in het Wit-Russische district 17 Prima's en 21 Bissen. Het lijkt er inderdaad op dat er toen geen squadrons meer waren die uitsluitend met de Fokker C.IV waren uitgerust. Negen vliegtuigen bevonden zich in Bobroejsk⁵⁶, niet toegewezen aan eenheden, en nog eens acht waren toebedeeld aan het 11e escadrille. Afgaande op de overgebleven ongevalsrapporten bleven verschillende Bissen in gebruik bij het 2^e verkenningssquadron, in ieder geval tot aan de herfst van 1930.

Wordt vervolgd

Naschrift

Minstens drie personen zijn in hun thuisland zijn gearresteerd en veroordeeld nadat hun werk zoals beschreven in bovenstaand verhaal was voltooid.

52 [Belarussische Militaire District](#)

53 [Oekraïense Militaire District](#)

54 [Leningradse Militaire District](#)

55 Of deze C.IV's betrokken waren bij de gevechtshandelingen is niet bekend. Er waren ook Fokker D.XI's gestationeerd. Deze werden ingezet bij het conflict om R-1 bommenwerpers te escorteren.

56 [Stad in het midden van Belarus](#)



Aleksej D. Sjirinkin (1897-1938) Алексей Дмитриевич Ширинкин
Testpiloot. Voorzitter van de acceptatiecommissie, in augustus 1924
opgevolgd door Gvajta. Ingeschreven in het Stadsregister van Amsterdam
van 13 oktober 1923 tot 16 september 1924. Huwde Nederlandse vrouw.
Op 7 februari 1938 tijdens Stalins 'Grote Terreur' ter dood veroordeeld op
verdenking van spionage en voorbereiding van een terroristische aanslag. De
volgende dag geëxecuteerd.



Evgeniy I. Gvajta (1896-1946) Евгений Иванович Гвайта
Opvolger van Sjirinkin. Voorzitter van de acceptatiecommissie vanaf
augustus 1924. Ingeschreven in het Stadsregister van Amsterdam van
augustus 1924 tot maart 1926. Toen zijn werk als controleur bij Fokker was
voltooid keerde Gvajta terug naar Moskou waar op 1 april 1926 zijn
contract werd beëindigd. Vier maanden later, op 9 augustus 1926, werd hij
gearresteerd en afgevoerd naar de Solovetski gevangenis, een strafkamp op
een afgelegen eiland bij Archangelsk. De aanklacht luidde dat het materiaal
gekocht bij Fokker, dat hij in de gaten had moeten houden, niet deugde.



Boris F. Gontsjarov (1882-19??) Борис Федорович Гончаров

Voorzitter van de technische afdeling van het Wetenschappelijk Comité. Verantwoordelijk voor het goedkeuren van de Fokker C.IV op basis van technische criteria. Had weinig oor voor problemen die de C.IV vertoonde tijdens gebruik.

Gearresteerd voorjaar 1926 (eerder dus dan Gwajta). Aanklacht: sabotage. Op 8 maart 1926 veroordeeld tot tien jaar werkkamp.

Afkortingen

Foktsjet = **Фокчет** = 'Fokkertje', Russische bijnaam van de Fokker C.IV

GUVF = **ГУВФ** = **Главное управление воздушного флота** = Hoofd-directie van de luchtmacht, de hoogste militaire autoriteit van Sovjet-Rusland en later de Sovjet-Unie

KVZjD = **КВЖД** = **Китайско-восточной железной дороге** = Conflict tussen China en de Sovjet-Unie aangaande de Chinese oostelijke spoorlijn (1929)

NK = **НК** = **Научный комитета** = Wetenschappelijk Comité

NKOeVVS = **НКУВВС** = Wetenschappelijk Comité van de Luchtmacht

NKVD = **НКВД** = **Народный комиссариат внутренних дел СССР** = Ministerie van binnenlandse zaken, voorloper van de KGB

NKVT = **НКВТ** = **Народного комиссариата внешней торговли** = Ministerie van buitenlandse handel

NOA = **НОА** = **Научной Опытный Аэродром** = Naoetsjnoj-Opytniy Aerodrom = Wetenschappelijk Experimenteel Vliegveld (testvliegveld voor experimentele luchtvaart)

NVNV = N.V. Nederlandse Vliegtuigenfabriek

OKDVA = **ОКДВА** = Speciale 'Rode Banier' troepen in het Verre Oosten

ORAE = **ОРАЭ** = **отдельные разведывательные авиационные эскадрильи** = gedetacheerd verkenningssquadron (plm. 19 vliegtuigen + reserve)

ORAO = **ОРАО** = **отдельный разведывательный авиационный отряд** = gedetacheerd verkenningsescadrille (6-7 vliegtuigen)

Remaviazavod = **Ремавиаза́вод** = Reparatiefabriek voor vliegtuigen.
Rem(ont) = reparatie, avia = lucht(vaart), zavod = fabriek.

RGVA = **РГВА** = **Российский государственный военный архив** = het Russische Militaire Staatsarchief, een federaal archief in Moskou, de grootste opslagplaats van militair-historische documenten uit de Sovjetperiode

RKKVF = **РККВФ** = **Рабоче-Крестьянский Красный воздушный флот** = Rode Luchtvloot van Arbeiders en Boeren. Hulpmacht binnen het Rode Leger, gevormd tijdens de Burgeroorlog. Belangrijkste taken: het bestrijden van vijandelijke vliegtuigen, verkenningen, luchtsteun aan de grondtroepen.



Embleem van de RKKVF: een hamer en een ploeg in een rode ster

RVS = **РВС** = **Революционный военный совет** = Revolutionaire Militaire Raad

TsAS = **ЦАС** = **Центральное авиационное управление** = Centrale Luchtvaartautoriteit

TU = **ТУ** = **технические условия** = technische specificatie

USSR = **СССР** = **Союз Советских Социалистических Республик** = Unie van Socialistische Sovjetrepublieken. Vanaf de oprichting in 1922 tot het uiteenvallen in 1991 geregeerd door de Communistische Partij.

ZVO = **ЗВО** = **Западный военный округ** = Westelijk Militaire District