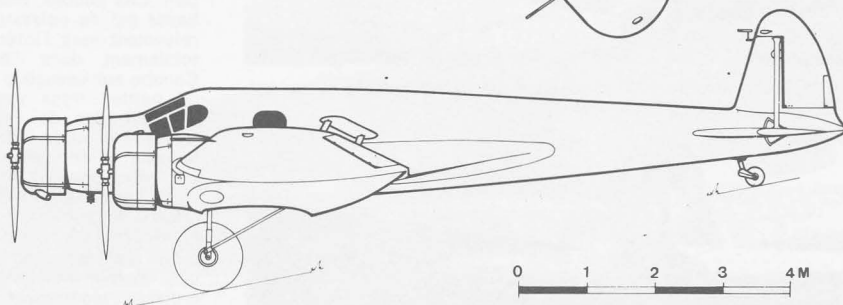


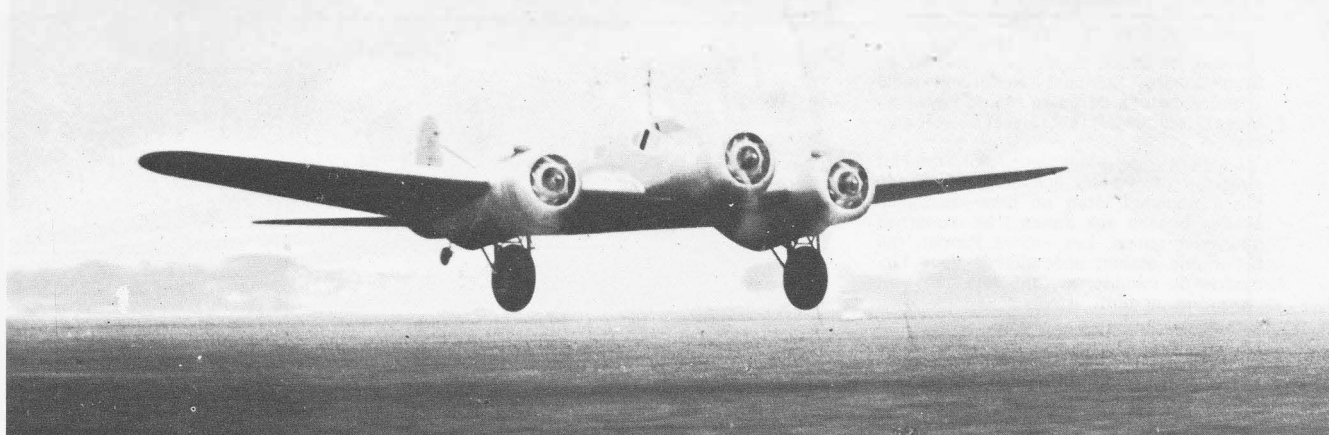
PANDER S. 4
« POSTJAGER »



0 1 2 3 4 M

ANDRÉ
BRÉAND

les belles bêtes du temps passé



PANDER "POSTJAGER"

L E 6 octobre 1933 un nouvel avion apparaissait dans le ciel néerlandais ; le Pander S-4 faisait son premier vol à l'aéroport de Schiphol. Piloté par G.J. Geyssendorffer de la KLM, accompagné de l'ingénieur-concepteur T.E. Slot, il accomplissait un vol de huit minutes, qui fut tout à fait satisfaisant. Deux mois de vols d'essais suivirent, parmi lesquels figuraient un tour de Hollande de 2.000 km. La confiance dans le « Postjager » montait, et quand il partit pour le voyage Amsterdam-Batavia (l'actuel Djakarta), les espoirs de réussite furent grands. A 5 h 15 du matin, le 9 décembre

1933 Geyssendorffer, le co-pilote lieutenant D.L. Asjes et le radio K. van Straaten quittaient Schiphol, pour essayer de gagner les Indes néerlandaises en quatre jours.

Dès ses origines le Pander monoplane fut l'objet de polémiques véhémentes. En 1931 l'idée naissait chez l'ingénieur Slot de Pander et chez le lieutenant Asjes de construire un avion qui pourrait réunir les Pays-Bas avec les Indes néerlandaises d'une manière plus rapide que la KLM sur sa ligne Amsterdam-Batavia. La KLM, qui employait des Fokker F-XVIII pour ce trajet, y transportait la poste et,

occasionnellement, des passagers en neuf jours. Le nouvel avion se bornerait au transport de la poste et serait construit exclusivement pour la vitesse. Le projet soulevait beaucoup de commentaires dans la presse, pour et contre, parfois sous la forme de critiques véhémentes contre la KLM. Beaucoup de difficultés furent surmontées, et le projet se matérialisa seulement lorsque le ministre de la guerre promit d'acheter l'avion après l'accomplissement de sa mission. La KLM, en la personne de son directeur Plesman, ne portait aucun intérêt au S-4, parce qu'elle ne voulait pas dissocier la poste et les passagers. On trouva néanmoins des appuis financiers dans les grandes compagnies maritimes néerlandaises ; le directeur du Stoomvaartmaatschappij Ne-

(Suite au verso)

sance et d'observation. L'armement se composait d'une mitrailleuse fixe Vickers de 7,62 mm avec 250 cartouches. Cette mitrailleuse était montée le long du capot à gauche du moteur. Une seconde mitrailleuse, Lewis, cette fois, mobile et de même calibre était montée sur un rail Fairey dans le poste de l'observateur.

Le « Fox » IIM était un biplan de reconnaissance et d'observation armée équipé d'un moteur Rolls-Royce Kestrel IIMS de 600 ch ; faisant suite à celui-ci se trouvait un réservoir d'huile d'une capacité de 31,8 l, puis le radiateur à ailettes de refroidissement d'huile noyé dans la partie inférieure du capotage moteur. L'avant contenait deux réservoirs à essence, un de 40 litres, alimentant par gravité et un second de 49 litres.



Le « Diable » de la 7/IV/1 Aé, appelé également Méphisto. Fond : bleu-clair ; Diable, longue-vue, ailes et flammes : rouges dans un cercle noir.

A l'encontre du Fairey « Firefly », les câbles de commandes de profondeur et de direction n'étaient pas noyés dans la cellule, mais sortaient à mi-hauteur entre le poste de pilotage et l'empennage et aboutissaient, pour actionner la profondeur à un conduit dans le stabilisateur d'où les câbles partaient vers les deux guignols de commandes extérieures. Le poste de pilotage était ouvert et l'équipage était protégé par des pare-brise en trois pièces assez petits mais panoramiques. Le poste arrière était assez important, l'observateur pouvant se lever et quitter son siège pour manipuler son arme dans le vent relatif. Sous le fuselage, le radiateur, assez volumineux était monté presque sous le moteur. Le train d'atterrissage était du type fixe avec support en V, les roues étant reliées entre elles par un essieu. Les amortisseurs de caoutchouc compressible étaient noyés dans la jambe de force avant du support en V ; les pneus de grandes dimensions et de section relativement mince. Le fuselage, de section ovale, n'était perturbé que par le radiateur ventral et les postes d'équipage. La partie moteur du fuselage était recouverte de tôles d'aluminium jusqu'au poste du pilote, le reste, sauf le dos du fuselage, était en tubes d'acier rivés et entoilé, empennages haubannés compris. L'hélice bipale métallique Reed (Licence Curtiss) était formée d'une tôle épaisse préformée et pliée à la presse. Longueur totale du fuselage du « Fox » IIM : 9,08 m. Les ailes de ce biplan étaient en structure d'acier recouverte de toile, le plan inférieur sans dièdre, avait une surface moins importante que le plan supérieur. Celui-ci, était en dièdre positif léger de 2°. La section centrale du plan supérieur était fixée au fuselage par quatre montants de cabane inclinés. Les mâts reliant les deux ailes étaient en N inversés. Les ailerons dotant les plans étaient reliés par paire par une barre de conjugaison. Il semble que le haubannage était en partie en métal étiré. Envergure des ailes : 11,55 m.

Hervé de VINCK

PANDER « POSTJAGER »

(Suite de la page 7)

derland, M. Bronsing, devint président du Studiecomité Snelpost Nederland-Indië (comité d'étude de poste rapide Pays-Bas-Indes), qui devait organiser le vol spécial.

L'appareil de l'ingénieur Slot, qui fut construit par Pander à Ryswyk et assemblé à Schiphol, était un beau monoplane à ailes basses aux lignes très modernes pour son temps. Les usines Pander, qui à l'origine étaient spécialisées dans l'industrie du meuble, avaient déjà construit un grand nombre d'avions légers, dont quelques-uns furent même vendus en France (le Pander D, F-AIDZ et le Pander E, H-NADI qui, piloté par MM. Roques et Lefolcalvez obtint la quatrième place dans la Coupe Zenith 1926. Le Pander S-4, justement surnommé « Postjager », fut le premier trimoteur de la firme. C'était un avion entièrement en bois, avec une aile à deux longerons et profil NACA M-12 sur toute l'envergure. On utilisa des ailerons compensés par des « bancs de jardin » de style Dornier. Les moteurs étaient des Wright « Whirlwind » R-975E2 de 420 ch sous capots NACA. Le poste de pilotage était assez étroit, avec les deux pilotes côte à côte. Derrière les pilotes se trouvait le radio et à l'arrière le compartiment pour la poste. L'avion reçut l'immatriculation PH-OST et portait le numéro constructeur 46.

On avait eu l'idée de faire le premier vol d'étude en décembre, ce qui permettrait de transporter le courrier de Noël des Pays-Bas aux Indes et d'en ramener les vœux de nouvel An au retour. Le Lt. Asjes n'ayant pas l'expérience de la route des Indes, la KLM eut la sportivité de rendre disponible le pilote Geyssendorffer, un des pilotes les plus chevronnés de la compagnie. Néanmoins, la KLM se proposait de faire un vol rapide elle-même, avec le nouveau Fokker F-XX piloté par le russo-néerlandais Ivan Smirnoff.

Le vol du « Postjager », par Marseille et Rome, débuta bien, mais au-dessus de l'Italie du sud, avec visibilité nulle à cause d'un orage, la pression d'huile du moteur droit tombait à zéro. Continuer dans un temps pareil était impossible et le S-4 dut retourner au terrain militaire de Grottaglie, près de Brindisi, le terrain civil étant hors de service à cause du temps. On découvrit que le carter s'était vidé de son huile et que le moteur, grippé, était inutilisable. Un nouveau moteur dut être commandé en Amérique et arriva à Naples le 22 décembre ; le 27 décembre



La pureté de ligne et la forme très moderne de cet avion sont mises parfaitement en évidence sur ce profil du « Postjager » au sol. Remarquer les fameux « bancs de jardin » de compensation du gauchissement, ainsi que les pneumatiques de grandes dimensions de l'atterrisseur principal, autre élément caractéristique de l'avion. Le numéro 6, porté sur le gouvernail de direction, correspond au numéro individuel de l'appareil dans la course Londres-Melbourne, course à laquelle il participa sous le nom de « Panderjager ».

l'avion fut prêt à partir. Le courrier avait été assuré par le Fokker F-XII « Ijsvogel » (PH-AIJ) et ensuite par le F-XVIII « Pelikaan » (PH-AIP) qui avait pris la place du F-XX, un avion encore plus malheureux que le Pander.

Le « Postjager », qui avait passé son escalade forcée dans un hangar à dirigeables, vestige de la première guerre mondiale, partait pour Athènes le 28 décembre et arrivait à Batavia le 31 décembre. Le même jour, le « Pelikaan » se posait à Schiphol en vol retour. Le temps de vol Amsterdam-Batavia du S-4 ne fut que de 45 heures, performance assez satisfaisante pour l'époque. Le vol de retour, qui commençait le 6 janvier 1934, fut troublé aussi par des problèmes mécaniques et quand l'avion se posa à Schiphol le 11 janvier, l'avenir du bel avion était devenu incertain.

Une nouvelle chance de démontrer ses possibilités s'offrait avec la course Londres-Melbourne qui se déroulait en octobre 1934. Rebaptisé « Panderjager » le PH-OST vendu à Pander en février 1934 fut engagé pour la course par le Hollands Syndicaat (Syndicat néerlandais). L'équipage se composait toujours de Geyssendorffer et Asjes, mais cette fois avec P. Pronk comme radio. Le projet d'achat de l'avion par les forces aériennes n'avait pas été matérialisé. Néanmoins, ce fut le seul avion néerlandais de l'époque capable d'atteindre une vitesse de croisière de 300 km/h. Avec le Douglas DC-2 PH-AJU « Uiver », le « Panderjager » défendait les couleurs néerlandaises dans cette course fameuse.

Cette fois encore l'avion fut poursuivi

par la malchance. Parti le 20 octobre 1934 de Mildenhall, le « Panderjager » gagnait sans beaucoup de difficultés Allahabad, et il se trouvait en troisième position, derrière Scott et Campbell Black avec le « Comet » et Parmentier et Moll sur le Douglas DC-2. Mais à l'atterrissage sur le terrain de Baumrauli, un demi-train d'atterrissage ne fonctionna pas et l'avion se posait sur une roue, recevant des dommages considérables.

Courageusement, on décida de réparer l'avion aussi vite que possible, bien que Geyssendorffer, on le conçoit aisément, commençait à détester l'avion de tout son cœur... Le soir du 26 octobre, à 22 h 30 temps local, on reprit le raid. Mais le mauvais sort s'acharnait. En décollant l'avion entraînait en collision avec un tracteur qui ne portait pas de lumières. L'aile droite fut arrachée, le ventre du fuselage et les réservoirs d'essence furent déchirés, l'essence s'écoula et prit feu. Le sang-froid de Asjes permit de sauver les vies de l'équipage, et il fut aussi le premier à retourner à l'avion embrasé pour sauver le conducteur du tracteur. Du « Panderjager » il ne restait plus que des débris carbonisés...

H.J. HAZEWINCKEL

Envergure	16,60 m
Longueur	12,50 m
Hauteur	3,30 m
Surface alaire	46 m ²
Charge alaire	124 kg/m ²
Poids vide	3.200 kg
Poids total	5.700 kg
Vitesse maximale	360 km/h
Vitesse de croisière	300 km/h
Vitesse d'atterrissage	120 km/h
Plafond	6.050 m

Ce « Postjager » vu de « dos » nous permet d'apprécier la forme de la voilure et du plan fixe. Noter le haubannage de ce dernier, ainsi que les sorties d'échappement des moteurs.

