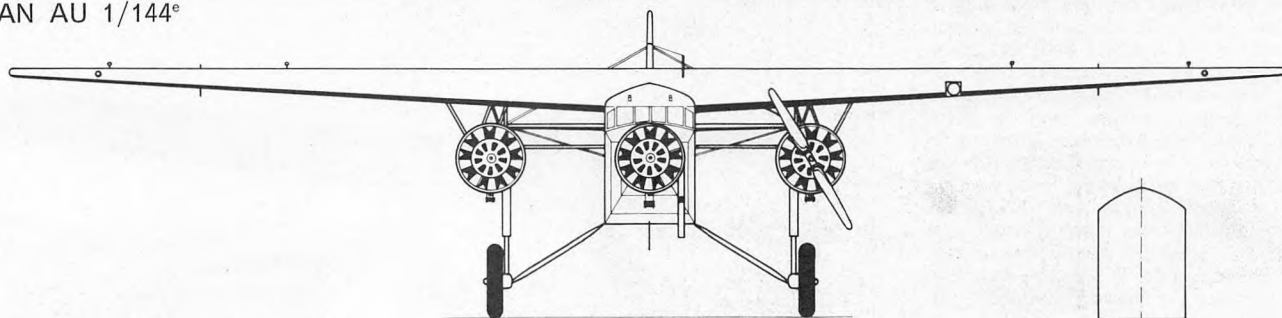


PLAN AU 1/144<sup>e</sup>

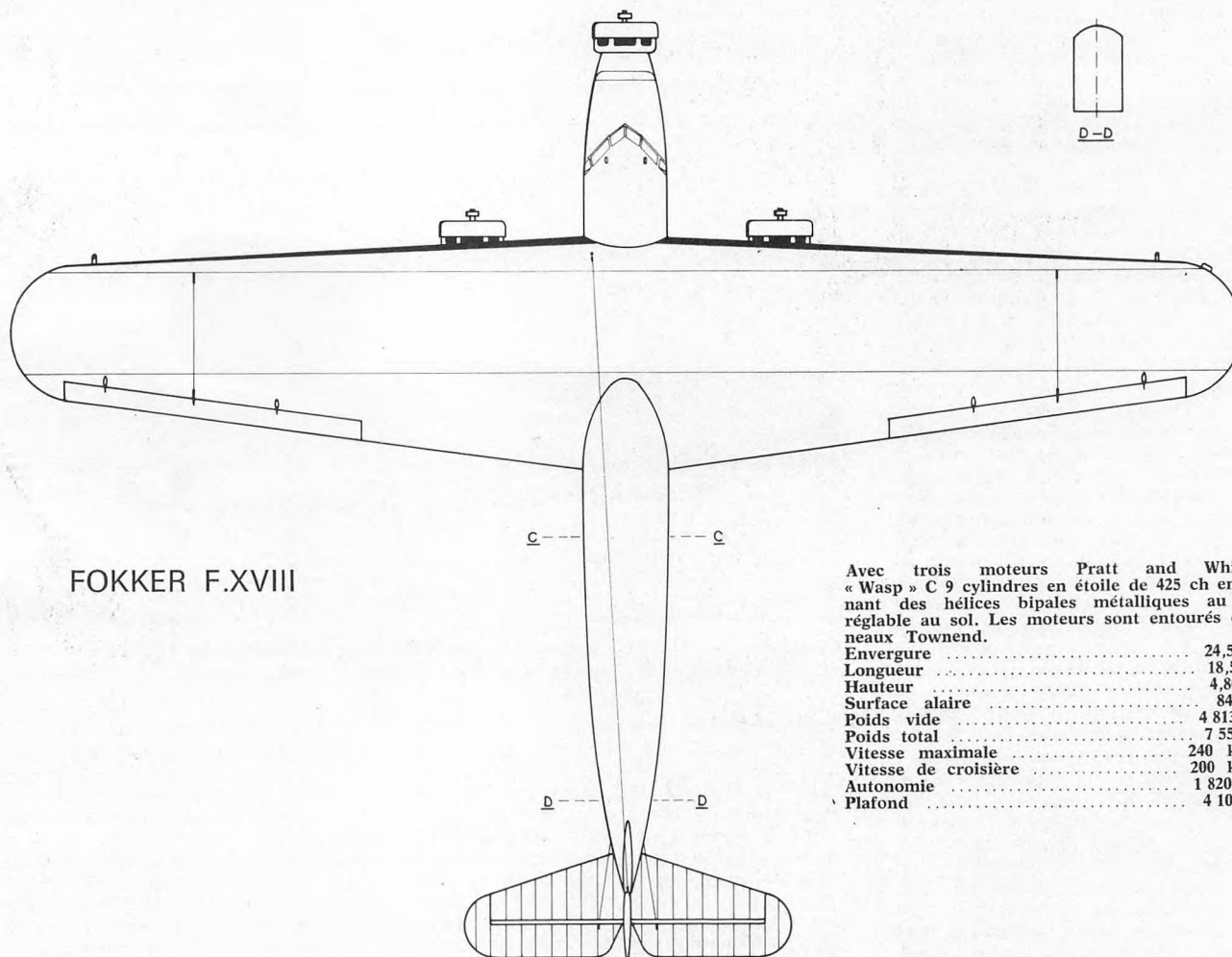
0 1 2 3 4 5 m



C-C



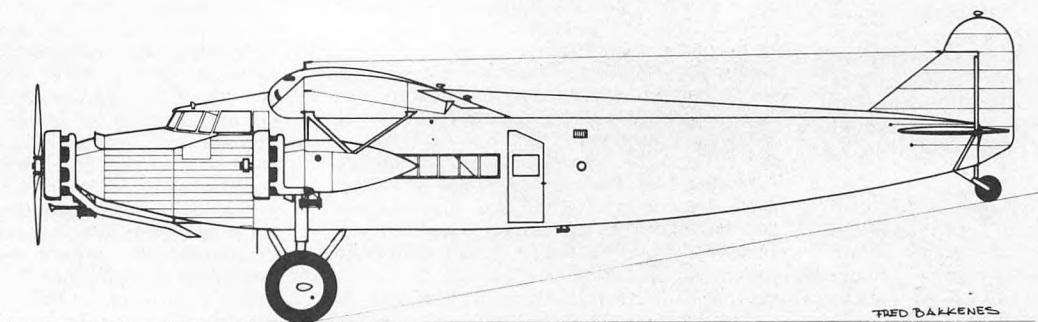
D-D



FOKKER F.XVIII

Avec trois moteurs Pratt and Whitney « Wasp » C 9 cylindres en étoile de 425 ch entraînant des hélices bipales métalliques au pas réglable au sol. Les moteurs sont entourés d'anneaux Townend.

Envergure .....	24,50 m
Longueur .....	18,50 m
Hauteur .....	4,80 m
Surface alaire .....	84 m <sup>2</sup>
Poids vide .....	4 813 kg
Poids total .....	7 550 kg
Vitesse maximale .....	240 km/h
Vitesse de croisière .....	200 km/h
Autonomie .....	1 820 km
Plafond .....	4 100 m



TRED BAKENES

# Amsterdam-Batavia en 4 jours, mais c'était en 1933 ...

par Harm J. Hazewinkel



## FOKKER F.XVIII

La ligne de la K.L.M. qui reliait les Pays-Bas aux Indes néerlandaises fut, pendant les années trente, la route aérienne la plus longue à être parcourue par un avion. Cela explique que cette ligne était chère à l'esprit du public néerlandais. Cette liaison signifiait aussi que les amis et relations aux Indes n'étaient plus aussi lointains. Finalement l'esprit d'aventure, les exploits et les noms des pilotes néerlandais furent connus de tous les écoliers des Pays-Bas.

La ligne fut commencée en 1928 avec des vols d'études, et en 1930 le service régulier devint hebdomadaire avec le Fokker F.VIIB (Le Fana n° 70-71). On employa dès 1931 le trimoteur Fokker F.XII, qui parcourut le trajet en dix jours au lieu des douze du F.VIIB. Mais même cet avion n'était pas tout à fait satisfaisant sur la route des Indes, bien qu'il donnât pleine satisfaction en Europe. La cabine, d'une largeur de 2 mètres, était trop importante pour la ligne des Indes, où on n'avait besoin que de deux chaises-lits côte à côte. Aussi Fokker construisit le F.XVIII, dont la largeur n'était que d'1,60 mètre, mais dont la longueur de cabine était portée de 5 mètres à 5,90 mètres. Avec une envergure supérieure de 1,50 m par rapport au

F.XII et une surface alaire presque identique, le F.XVIII paraissait plus svelte que le F.XII, et — surtout — avait une meilleure vitesse. Le F.XVIII fut le dernier des trimoteurs Fokker à être construit en série, et il montra par quelques vols spectaculaires, toutes les qualités des avions de cette configuration.

### DESCRIPTION

Le F.XVIII était un monoplan cantilever à aile haute, de construction classique Fokker. L'aile, comme celle de tous les autres appareils Fokker construits antérieurement, était d'une seule pièce en porte-à-faux, entièrement en bois. Les deux longerons étaient parallèles sur toute l'envergure, espacés de 1,90 mètre. Ils

étaient constitués de semelles en pin argenté et de parois en contreplaqué ; les nervures étaient des cloisons de contreplaqué ; les lisses et les autres membrures, en tilleul et en frêne. Le revêtement était en contreplaqué. Les trois réservoirs d'essence, d'une contenance de 2 010 litres, furent logés au milieu de l'aile, entre les longerons.

Le fuselage était entièrement en tubes d'acier soudés à l'autogène. Le haubanage était assuré par des diagonales en tubes d'acier à l'avant, et par des croillons en câbles à l'arrière. Le poste de pilotage, à conduite intérieure, se situait en avant du plan de rotation des hélices latérales. La cabine était aménagée pour 13 passagers dans les parcours moyens



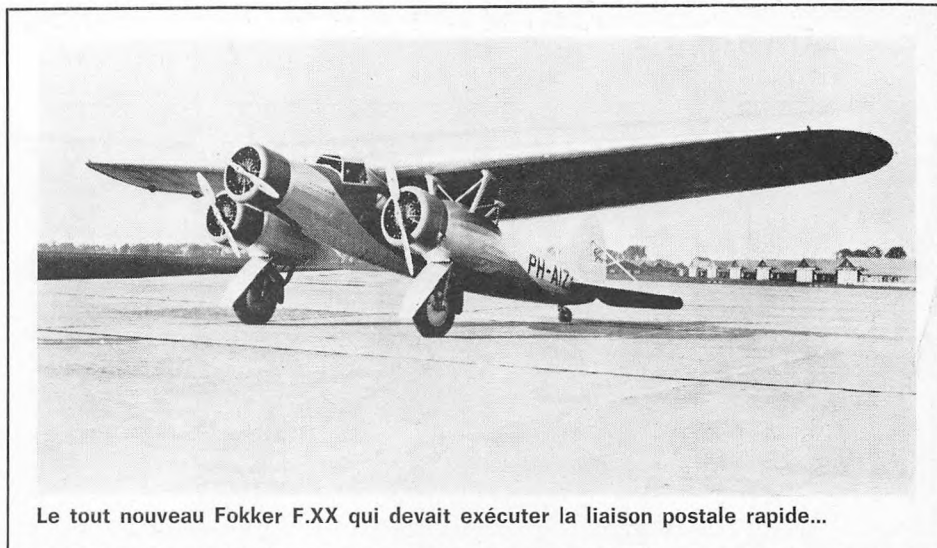
(en deux rangées, une de 6, l'autre de 7) et pour 4 passagers (et des places pour l'opérateur-radio et le mécanicien/garçon de cabine) sur les lignes à long parcours. Derrière la cabine se trouvaient les toilettes et une soute à bagages. Une autre soute à bagages, utilisée pour le courrier, se trouvait dans le nez, derrière le moteur central. Le train d'atterrissage comprenait deux demi-trains avec essieu et barre de recul obliques, et avec amortisseur vertical Messier oléo-pneumatique. Il y avait des freins à commande simultanée et différentielle. A l'arrière on trouvait une roulette de queue orientable, munie d'un pneu ballon.

#### LE F.XVIII EN SERVICE

La K.L.M. commanda cinq avions du type F.XVIII pour sa ligne des Indes néerlandaises. Ce furent les PH-AIO « Oehoe » (chat-huant), PH-AIP « Pelikaan » (pélican), PH-AIQ « Kwartel » (caille), PH-AIR « Rijstvogel » (paddy) et PH-AIS « Snip » (bécasse). Les numéros de construction allèrent de 5308 à 5312. Le premier, PH-AIO, faisait son premier vol à Schiphol le 30 juin 1932, avec le pilote d'essais Emil Meinecke aux commandes. Il fut pris en charge par K.L.M. le 12 juillet et exécuta son premier vol sur la route des Indes le 1<sup>er</sup> novembre 1932. Avec le F.XVIII, les 14 000 kilomètres du parcours furent exécutés en 75 heures de vol et 8 jours, contre 82 heures de vol et 10 jours avec le F.XII. Le dernier F.XVIII, le PH-AIS, fut livré en septembre 1932. Les cinq F.XVIII furent en service, en donnant toute satisfaction, jusqu'en juin 1935, où ils furent remplacés sur la ligne des Indes par des Douglas DC.2. Après cela, ils furent employés en Europe, en particulier sur la ligne Amsterdam-Prague. Mais en 1935 et 1936 trois furent vendus, PH-AIQ et PH-AIR allant à la compagnie tchèque Ceskoslovenska Letecká Společnost (CLS), comme OK-AIQ et OK-AIR et PH-AIP en France comme F-APIP. Ce dernier fut inscrit en octobre 1936 sous le nom de M. A. Pilain à Paris, muté en novembre de la même année à la Société Française de Transport Aérien, compagnie qui se spécialisait dans le passage en Espagne des avions destinés aux forces républicaines. En Espagne, il reçut l'immatriculation BF, mais on peut se demander s'il y fut vraiment employé. En tout cas, sa fin eut lieu en août 1937, quand il fut détruit au Bourget par l'organisation terroriste « La Cagoule ». Les deux avions tchèques furent vendus fin 1938 en Palestine, mais il semble que seul le OK-AIQ fut livré, devenant VO-PAF, à la Commercial Aviation Co. Il fut employé en particulier pour le transport de poissons entre Aqaba et Tel Aviv, mais probablement pas pour longtemps, parce qu'en 1939 il fut abandonné après un mauvais atterrissage dans la boue du terrain d'aviation de Lydda. Les deux autres F.XVIII trouvèrent une utilisation aux Antilles néerlandaises. Mais d'abord, il faut parler du grand raid du « Pelikaan ».

#### LE VOL DU « PELIKAAN »

En 1933, un groupe de Néerlandais se proposait de faire un vol d'étude rapide entre les Pays-Bas et les Indes avec le Pander « Postjager » (Fana n° 24). En revanche, la K.L.M. et Fokker avaient un nouvel avion, le F.XX, qui avait fait son premier vol le 3 juin 1933, pour montrer que la ligne K.L.M. et les avions Fokker ne le cédaient à personne. Le nouvel avion, d'une grande pureté aérodynamique, exécuterait un vol spécial de



Le tout nouveau Fokker F.XX qui devait exécuter la liaison postale rapide...



Ci-dessus, le « Oehoe » premier des F.XVIII. Page précédente, le « Pelikaan » et son équipage. De gauche à droite : Smirnoff, Soer, Grosfeld, Van Beukering.

Noël, emmenant le courrier de Noël pour les amis et parents aux Indes, et reviendrait avec le courrier qui serait distribué avant le Nouvel An. Comme date de départ, le 18 décembre fut fixé, et l'équipage du nouvel avion, le PH-AIZ « Zilvermeeuw » (mouette argentée) fut composé de l'ancien « as » russe de la première guerre mondiale Ivan Smirnoff comme pilote, Piet Soer comme copilote, J.M.H. Grosfeld comme mécanicien et C.H. Van Beukering comme opérateur-radio. Le « Zilvermeeuw » fit d'abord de nombreux vols sur les trajets européens, pour permettre à l'équipage de s'accoutumer au nouvel avion.

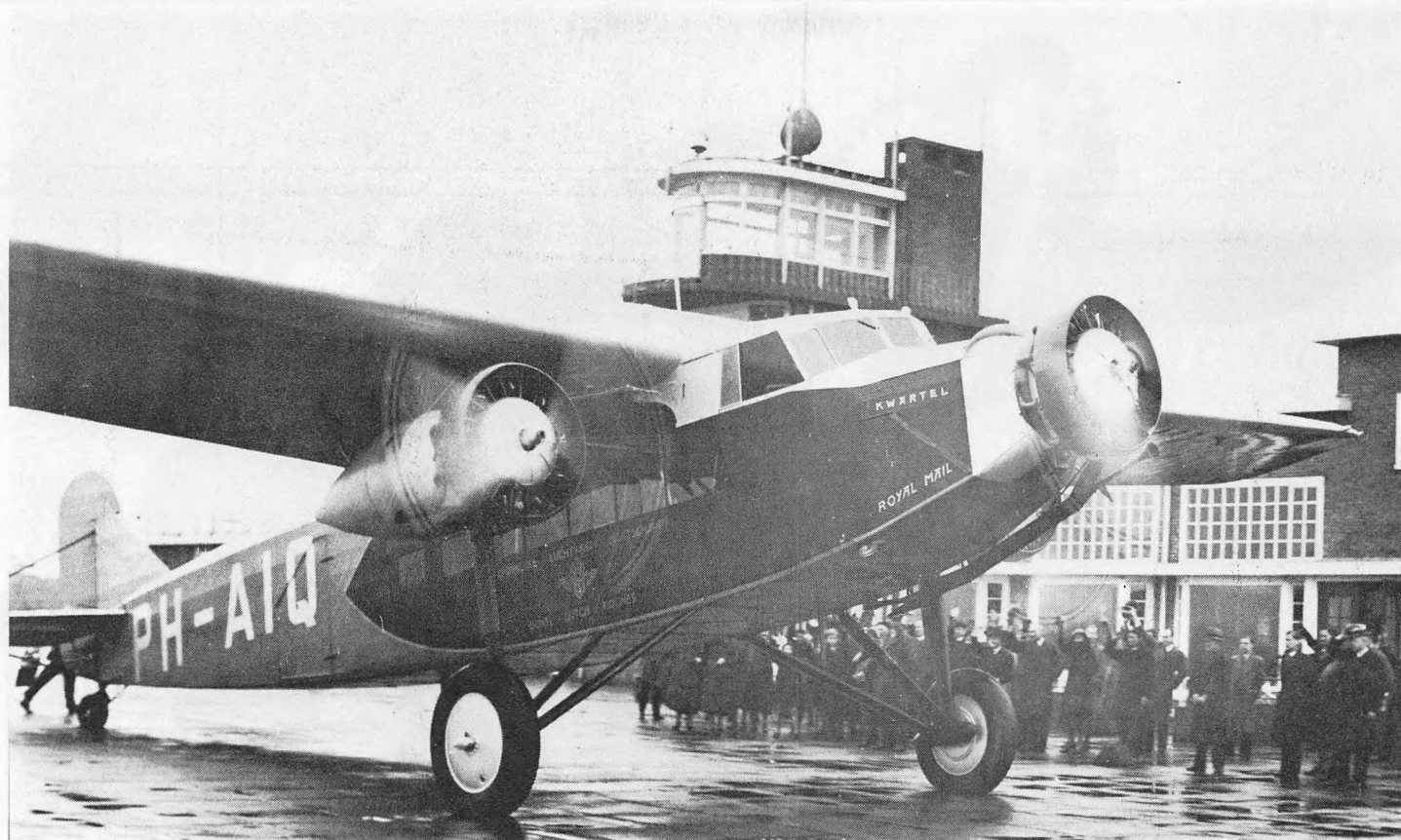
Smirnoff n'aimait pas le « Zilvermeeuw ». Selon lui, l'avion souffrait encore de trop de maladies d'enfance, en particulier avec les moteurs Wright Cyclone R-1820-F de 640 ch. Il craignait des ennuis pendant le vol, parce que tous les problèmes n'avaient pas été résolus. Déjà, le « Postjager » avait interrompu son vol, et pour ne pas décevoir les auteurs des lettres, la poste du « Postjager » serait emmenée par le « Zilvermeeuw ».

Le matin du 18 décembre, à 3 heures, le « Zilvermeeuw » fut sorti de son hangar. Quelques milliers de spectateurs étaient venus à Schiphol, malgré l'heure matinale, pour voir le départ. 180 kilogrammes de courrier furent embarqués, auxquels devait s'ajouter en route le courrier du

« Postjager ». Mais soudain, le moteur central s'arrêta. L'arbre entre le moteur et le démarreur était brisé ; la réparation prendrait au moins vingt-quatre heures — et la poste ne serait pas à Batavia avant Noël...

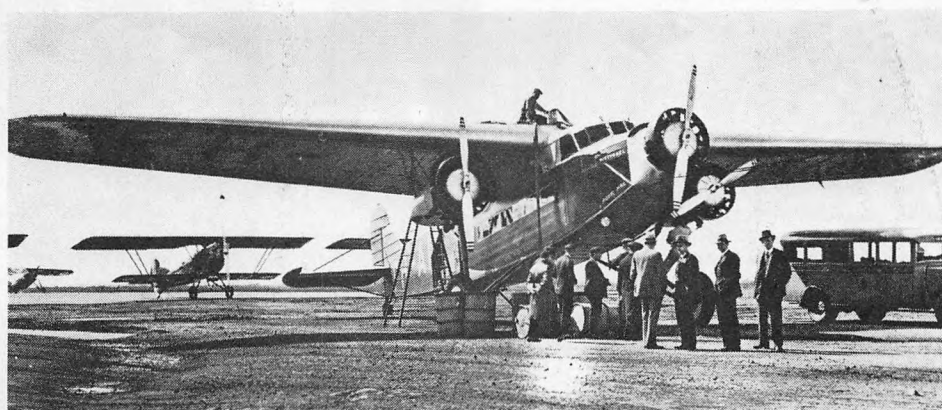
A ce moment, le directeur de K.L.M., Albert Plesman, eut une idée ingénieuse. « Quel avion est prêt ? », demanda-t-il au chef du service technique. Le « Pelikaan ». « Alors, on prend le « Pelikaan » », décida-t-il. Quand les haut-parleurs annoncèrent cette nouvelle, des cris de joie s'élevèrent de la foule. Smirnoff aussi était content, parce qu'il connaissait le « Pelikaan » et avait confiance dans l'avion. Le courrier fut transporté, l'avion mis en ordre, et à 4 h 30 le « Pelikaan » décollait de Schiphol. Immédiatement, Soer se mit à faire le nouveau plan de vol, prenant en considération que le « Pelikaan » possédait une vitesse de croisière de 50 kilomètres/heure inférieure au « Zilvermeeuw ». Mais avant qu'ils aient franchi la frontière franco-belge, il avait réussi à bricoler un horaire qui mettait leur temps de vol dans celui du F.XX.

Dans l'après-midi, après une escale à Marseille, ils gagnaient Rome (13 h 47 G.M.T.), où ils passaient la nuit. Le temps était mauvais sur les Balkans et il semblait préférable de gagner Athènes pendant le jour. Pendant que Grosfeld révisait la machine, les autres prirent du repos.



Parti de Rome à 0 h 30 G.M.T., ils se trouvaient bien vite dans la tempête. La verrière se couvrit de glace, et il fallut ouvrir les fenêtres du cockpit; à cause du froid, les pilotes se relayaient chaque quart d'heure, pour se réchauffer dans la cabine. Et quand l'avion, qui volait sans visibilité pendant cinq heures, sortit finalement des nuages, ils découvrirent qu'ils se trouvaient à l'Est de Salonique, au lieu d'être en route pour Athènes — la tempête les avait poussés à une vitesse de 320 kilomètres/heure! Ils mirent le cap sur Salonique, où ils se posèrent à 7 h 40 G.M.T. De là à Athènes, où ils avaient à remplir leurs réservoirs pour le vol sur la Méditerranée, cela ne prit qu'une heure et demie.

Le temps s'améliorait, et sous un ciel clair, ils survolaient les lumières du Caire, où ils atterrissaient à 16 h 35 G.M.T. Cette même nuit ils gagnaient encore Bagdad (23 h 15 G.M.T.), où les Imperial Airways, sur la demande du pilote Van Veenendaal, qui se trouvait là avec le « Snip », avaient arrangé une belle illumination. Les terrains suivants furent Bushir et Jask, en Iran — et finalement Van Beukering pouvait prendre du sommeil, parce qu'en Iran on n'avait pas de T.S.F. à l'époque... Ce jour, le 20 décembre, les voyait encore à Karachi et à Jodhpur (17 h 45 G.M.T.). Là, ils rattrapaient deux F.XII de la K.L.M., le PH-AIJ « Ijsvogel » (martin-pêcheur) de ligne, et le PH-AIH « Havik » (autour), qui était loué par une compagnie privée pour faire le voyage Paris-Indes néerlandaises et retour. A Jodhpur les avions de la K.L.M. avaient à ravitailler en huile, et les mécaniciens des trois avions travaillèrent ensemble pour compléter ce travail aussi rapidement que possible. Le courrier du « Postjager », emmené par le « Ijsvogel », fut transbordé, et deux heures plus tard, ils étaient déjà en vol. Ensuite, le voyage se poursuivit sans problèmes par Allahabad et Calcutta, où la colonie néerlandaise était venue à l'aéroport pour encourager l'équipage. A la fin de la troisième journée (9 h 35



En haut, le « Kwartel » au départ de Schiphol. Ci-dessus, le « Rijstvogel » à l'escale d'Istres, à l'arrière-plan on reconnaît un Potez 25 A2.

G.M.T.) l'avion se posait à Rangoon. Ici, la décision de savoir quelle route prendre fut difficile, parce qu'Alor Star était trop loin pour l'atteindre sans escale, mais on gagna Bangkok, où l'aéroport Don Muang possédait une piste éclairée sans difficultés. L'équipage se reposa quelques heures, pour ne pas avoir à atterrir à Alor Star pendant la nuit — ils ne savaient pas que le pilote De Graaff de la K.L.M. avait improvisé un éclairage aux lanternes et phares d'autos. Quatre jours d'Amsterdam à Singapour! L'esprit sportif des Anglais fut éveillé, et à leur départ (3 h 30 G.M.T.), ils furent escortés par douze bombardiers de la R.A.F. La première escale aux Indes fut Palembang, dans l'île de Sumatra, et deux heures plus tard (8 h 45 G.M.T.) ils se posaient à Tjililitan, l'aéroport de Batavia (l'actuel Jakarta). La distance de 14 343 kilomètres était franchie en 4 jours, 4 heures et 35 minutes, avec un temps de vol de 73 heures 34 minutes. La vitesse moyenne ressortait à 195 kilomètres/heure. Et le courrier arriva bien avant Noël, le 22 décembre.

Quatre jours durant, pendant les fêtes, l'équipage resta aux Indes. A Bandoung,

un réservoir supplémentaire de 670 litres fut monté, pour donner à l'avion une autonomie plus grande. Mais pour Smirnoff il y avait une surprise moins agréable: par téléphone de Hollande on lui communiquait que sa femme se trouvait à l'hôpital et venait d'être opérée — elle n'avait pas voulu le lui dire avant son départ, pour ne pas le troubler.

Le 27 décembre, à 1 h 15 temps local (26 décembre, 17 h 20 G.M.T.), le « Pelikaan » décollait de Tjililitan pour le voyage de retour, avec 508 kilogrammes de poste (contre 459 kilogrammes pour le trajet aller). Tout le voyage de retour fut gêné par des vents contraires qui prolongèrent le temps de vol de treize heures. D'abord, ils se posaient à Medan (Sumatra), et ensuite à Rangoon. L'étape suivante fut Akyab, choisie parce qu'ils avaient reçu un message — faux d'ailleurs — annonçant de la brume au sol à Calcutta. De là à Allahabad, Karachi, Jask, Basra et Bagdad, où il se prouvait que les vents contraires les avaient mis très en retard. leur vitesse moyenne ne fut que de 160 km/h. Après le Caire, où le président de l'Aéroclub des Pays-Bas leur donna un dîner dans l'atmosphère tran-

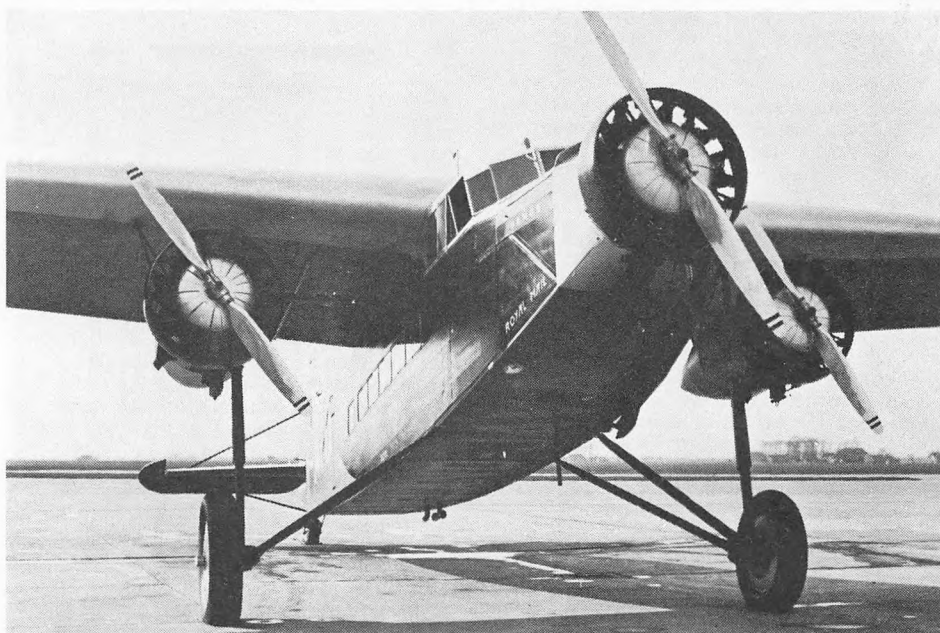




quille du bâtiment de l'Aéroclub de l'Egypte, ils rentraient en Europe. Mais le continent ne leur montra pas un temps maniable. Les 1 100 kilomètres d'Athènes à Rome leur prirent presque huit heures, et à Rome l'aéroport civil de Littorio était inondé ; ils reçurent la permission de se poser sur un terrain militaire voisin. Toujours à cause du temps, ils furent contraints à se poser à Istres, au lieu de gagner Schiphol sans escale. Et dans la vallée du Rhône le mistral soufflait à une vitesse de plus de 60 kilomètres/heure. A 18 h 30 (temps local), quand le soir tombait, l'avion était encore à la verticale de Dijon.

A Schiphol, plus de 15 000 personnes (selon les chiffres d'époque) attendaient encore l'arrivée du « Pelikaan ». Sur toute la Hollande on avait de la brume ou des nuages bas. Finalement, à 10 heures du soir le 30 décembre, on entendait le son des moteurs. L'équipage avait encore la tâche difficile de trouver le terrain, mais volant à 30 mètres de hauteur, ayant situé la route Aalsmeer-Hoofddorp comme point d'orientation, ils réussirent à se poser sans difficulté. C'était à 22 h 14 temps local (21 h 54 G.M.T.). La foule commença spontanément l'hymne national, le « Wilhelmus », et le ministre de Waterstaat (Eaux et Travaux) leur annonçait qu'ils étaient nommés Chevaliers dans l'Ordre d'Orange-Nassau. Mais pour Smirnoff, le voyage ne fut fini que lorsque, après minuit, il eut rejoint sa femme, qui était, à l'hôpital, hors de danger.

Le vol de retour fut exécuté en 4 jours 4 heures et 34 minutes, avec un temps de vol de 86 heures et 46 minutes. Pour la Hollande, ce vol du « Pelikaan » resta pendant de longues années le plus célèbre exploit aérien national.



En haut, l'équipage du « Snip » pour le vol aux Antilles, de gauche à droite : Van Balkom, Hondong, Van der Molen, Stolk. Ci-dessus, le « Oehoe » ; les mots « Holland-Java » étaient peints sous le fuselage.

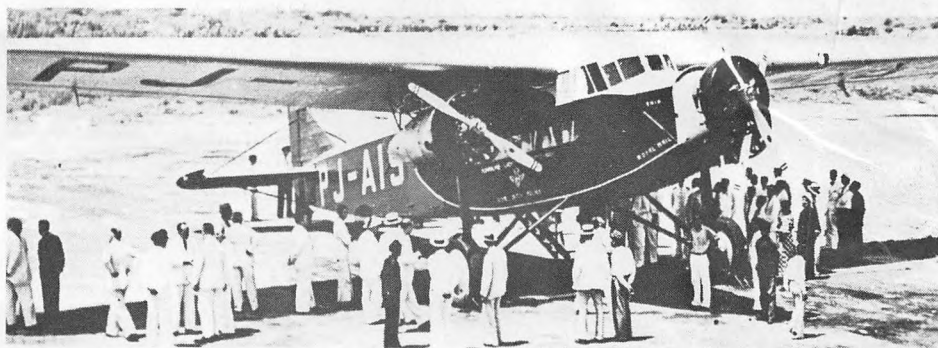
#### VERS LES ANTILLES

En 1934, on célébrait à Curaçao, aux Antilles néerlandaises, le tricentenaire de la présence néerlandaise. Ce fut l'occasion à la K.L.M. de ressusciter d'anciens projets de liaison pour un vol expérimental, de la Hollande à Curaçao. En même temps, on envisageait d'ouvrir un réseau aérien dans cette partie du royaume

néerlandais. L'avion choisi fut le F.XVIII PH-AIS « Snip », avec l'équipage J.J. Hondong (pilote), J.J. Van Balkom (copilote), L.D. Stolk (mécanicien) et S. Van der Molen (opérateur du T.S.F.). Le voyage fut préparé méticuleusement. Le « Snip » reçut des moteurs Wasp T1D1 de 525 ch, tous les sièges, le revêtement intérieur, etc., furent rénovés et huit ré-



On embarque le courrier pour les Antilles dans le coffre du « Snip ». On remarque le terme hollandais West Indië qui désigne Antilles et Surinam. Ci-dessous, le « Snip » devenu PJ-AIS aux Antilles, vu à Barranquilla en août 1937. En bas, le F-VXIII « mobilisé » peint aux couleurs militaires.



servoirs supplémentaires (au total 2 010 litres d'essence) placés dans la cabine. Au fond de la cabine on installa l'appareil de T.S.F. et la table de navigation. Divers instruments de navigation furent installés, et dans les parois latérales on pratiqua des ouvertures pour l'usage du sextant. La marine néerlandaise mit le sous-marin K-18, alors engagé dans une croisière de grande distance, au milieu de l'Atlantique à leur disposition, pour aider la navigation. Également le vapeur « Stuyvesant » du K.N.S.M. fut dérouté pour se trouver sur la route du « Snip ». Rien ne fut laissé au hasard.

Le départ de Schiphol eut lieu le 15 décembre 1934, dix minutes après minuit, sous une pluie battante. Le temps resta mauvais pendant tout le vol jusqu'à Marseille, où le « Snip » atterrissait à 7 h 55. De là, choisir une nouvelle étape fut

difficile. A Tanger, à Tetouan, à Casablanca et à Malaga, le temps était affreux. Le seul aéroport qui fut encore utilisable était Alicante, où l'on se posa après 3 heures et 57 minutes de vol de Marseille. Là, ils restaient toute la journée — le vol du « Snip » n'était pas, comme celui du « Pelikaan » un vol record. Le 16, ils gagnaient Casablanca (Dar el Baida) en une seule étape de 5 heures et 35 minutes, et continuaient le jour suivant à Porto Praia (îles du Cap Vert) en 12 heures. Ils arrivaient peu avant midi, et restaient deux jours. Le mécanicien Stolk utilisait ce temps à revoir tout l'avion, et Van der Molen se mit en contact avec son collègue du K-18. La traversée de l'Atlantique fut exécutée du 19 au 20 décembre. Malgré des difficultés avec la T.S.F., ils réussirent à trouver le K-18 (dont l'opérateur de T.S.F. quitta son émet-

teur pour voir l'avion survoler le sous-marin) et entrer en contact avec les vapeurs « Stuyvesant » et « Van Rensselaer ». A 10 h 15 du matin, ils survolaient le Brésil, et ensuite ils n'avaient qu'à suivre la côte de l'Amérique du Sud pour gagner Paramaribo, la capitale de Surinam (Guyane néerlandaise) après 17 heures et 30 minutes de vol.

Le « Snip » était le premier avion néerlandais à atteindre les possessions d'Amérique du Sud, et l'équipage fut reçu avec grand enthousiasme. Deux jours plus tard, la dernière étape fut entreprise avec à bord la fille du gouverneur de Surinam, Mlle Kielstra. Sur sa demande, le « Snip » survola la léproserie « Groot Chantillon en Bethesda » et ensuite ils suivirent le littoral, se posant à La Guaira sous le mauvais temps. De là, il ne fallut qu'1 heure et 20 minutes pour gagner Hato, l'aéroport de Willemstad, capitale de Curaçao. C'était le 22 décembre à 7 heures du soir, et les 10 488 kilomètres furent parcourus en 54 heures et 27 minutes de vol. Comme l'équipage du « Pelikaan », les hommes du « Snip » furent nommés Chevaliers de l'Ordre d'Orange-Nassau, et du président du Venezuela, ils reçurent l'Ordre de Simon Bolivar El Libertador.

Le « Snip » resta aux Antilles, où l'avion fut ensuite reconditionné pour usage normal, avec douze sièges dans la cabine. Il fut rejoint par le PH-AIO « Oehoe », qui fut emmené par le vapeur « Boskoop ». Ce dernier avion avait également reçu les moteurs Wasp T1D1, et les deux avions furent utilisés pour le réseau des Antilles de K.L.M. Malheureusement, le hibou est aux Antilles un oiseau de mauvais augure, et les équipages n'étaient pas très heureux de voler sous le nom de « Oehoe ». Quand le 15 août 1935 « Oehoe » se posa sur le nez à Aruba, on laissa entendre que la malédiction avait opéré... L'avion fut renvoyé aux Pays-Bas, et en revint rebaptisé PJ-AIO « Oriol » (loriot). Les avions, aux Antilles, portaient des immatriculations PJ- (« Snip » était devenu PJ-AIS). Le réseau des Antilles, avec lignes sur le Venezuela et la Colombie, fut ensuite exploité sans problème, les deux F.VIII étant rejoints, en 1938, par trois Lockheed « Super Electra ». Ils restèrent d'ailleurs en service pendant la guerre et ne furent ferrailés qu'en 1946.

Pendant la guerre, une tâche différente fut assignée aux F.VIII. Peint en vert olive et avec des triangles oranges, « Oriol » fut militarisé, avec une tourelle pour une mitrailleuse Lewis sur le dos, et des lance-bombes. La militarisation était effectuée, quand en 1940 des sous-marins allemands furent vus dans la région : son premier commandant de bord militaire fut le lieutenant André de la Porte. Quand d'autres avions, plus modernes, furent disponibles, « Oriol » fut retourné à la K.L.M.

En 1946, les deux derniers F.VIII furent ferrailés, mais le tableau de bord, l'installation de T.S.F. et un moteur du « Snip » furent donnés au musée de Curaçao, où ils restent comme un souvenir du premier lien aérien entre les Antilles et la métropole.

Le Fokker F.VIII ne fut pas construit en grande série. Pour cette raison, il ne fut pas employé par beaucoup de compagnies, et son temps de service en Europe et sur la route des Indes ne fut pas très long. Mais parmi ces cinq F.VIII, on trouve les avions qui ont le plus parlé à l'imagination du public néerlandais.