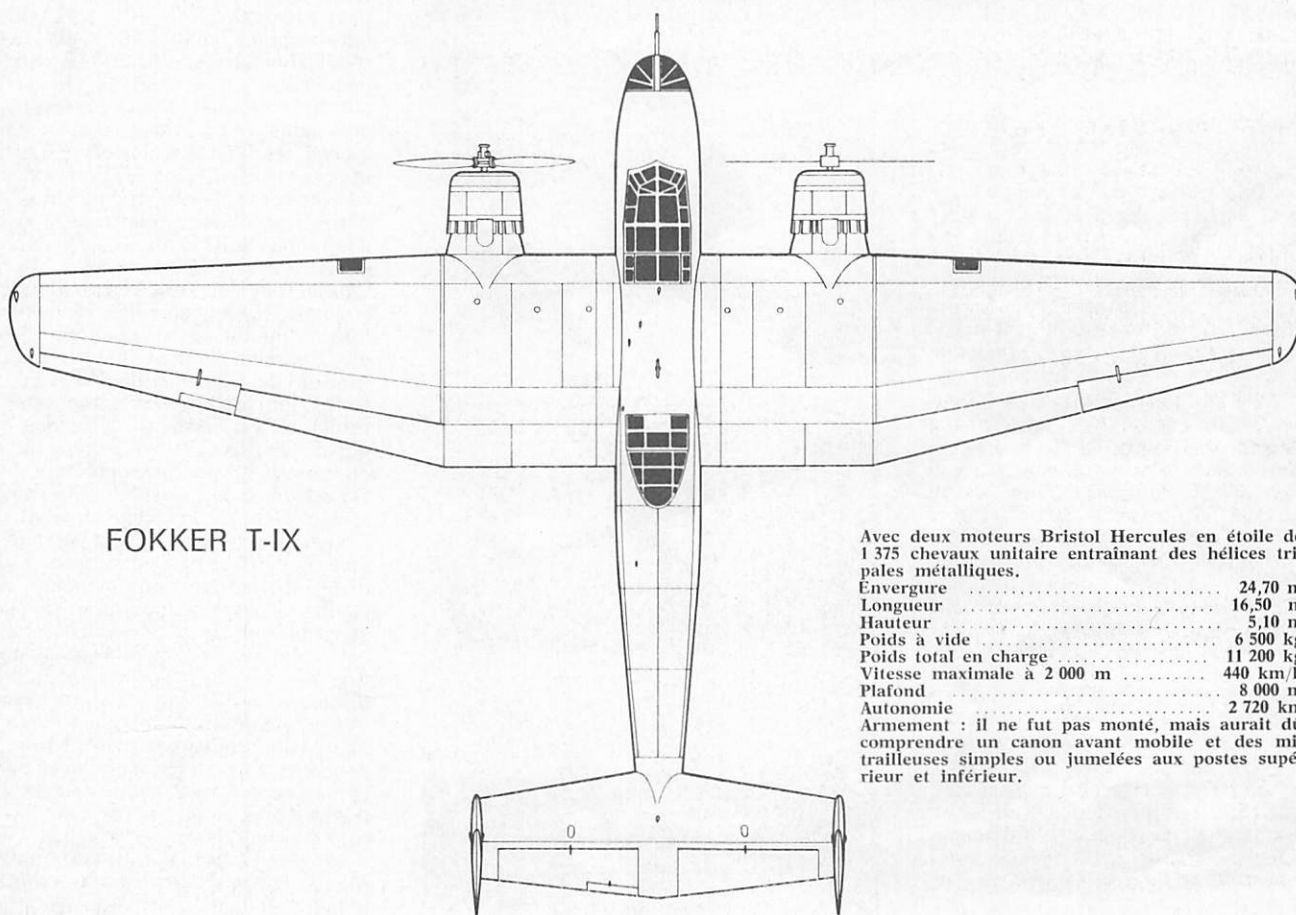
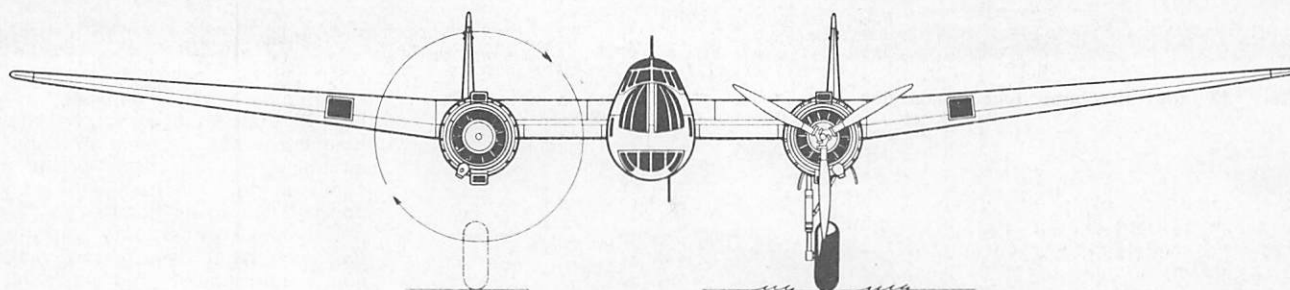


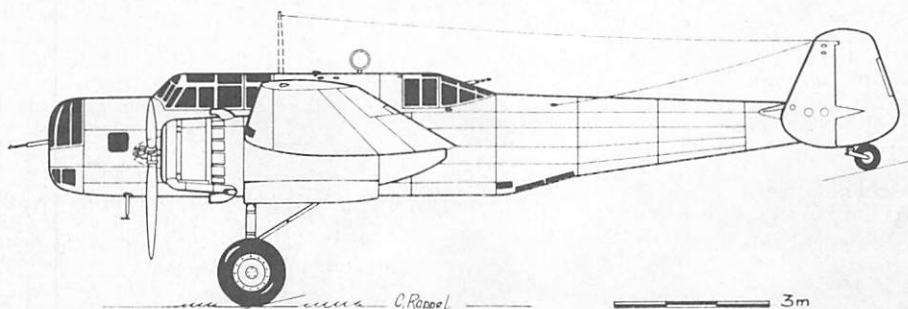
PLAN AU 1/144°

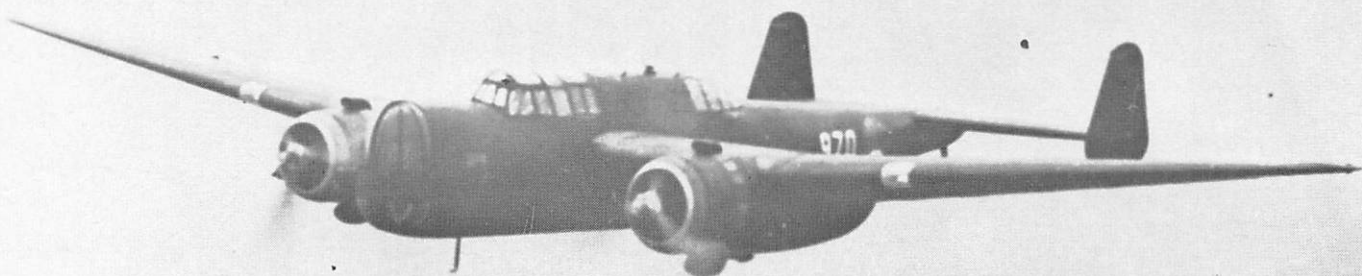


FOKKER T-IX

Avec deux moteurs Bristol Hercules en étoile de 1 375 chevaux unitaire entraînant des hélices tri-pales métalliques.

Envergure	24,70 m
Longueur	16,50 m
Hauteur	5,10 m
Poids à vide	6 500 kg
Poids total en charge	11 200 kg
Vitesse maximale à 2 000 m	440 km/h
Plafond	8 000 m
Autonomie	2 720 km
Armement : il ne fut pas monté, mais aurait dû comprendre un canon avant mobile et des mitrailleuses simples ou jumelées aux postes supérieur et inférieur.	





FOKKER T-IX

C'était le premier avion métallique néerlandais

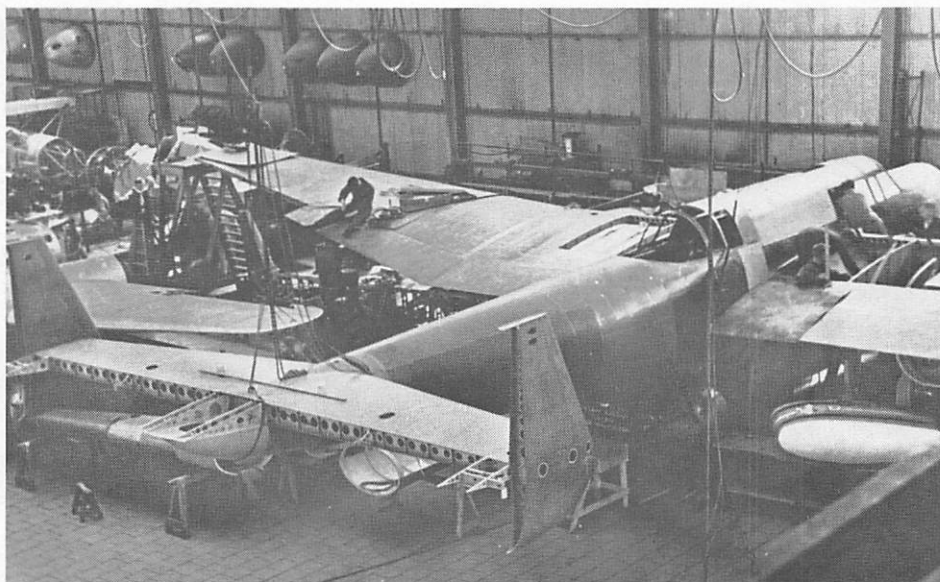
par Harm J. Hazewinkel

Il fut aussi le dernier avion de bombardement construit par Fokker et l'appareil le plus lourd de la firme construit juste avant la deuxième guerre mondiale. Ce Fokker T-IX, presque inconnu, est certainement digne d'intérêt car ce fut le premier avion tout-métallique construit aux Pays-Bas.

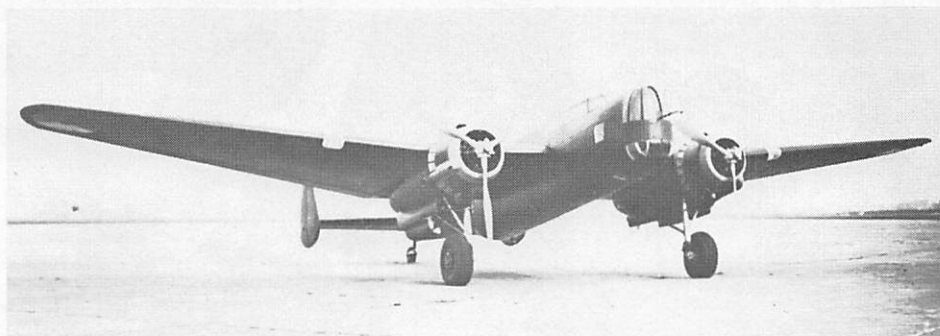
Le T-IX était destiné à l'aviation (Militaire Luchtvaart ou M.L.) des Indes néerlandaises. Tandis que la force aérienne aux Pays-Bas utilisait presque uniquement des avions de construction néerlandaise (sur 125 avions opérationnels on comptait le 10 mai 1940 seulement 11 avions étrangers, des Douglas 8A-3N), les forces aériennes aux Indes montrèrent dès leur origine une certaine préférence pour des avions venant de l'étranger. Leurs forces principales consistaient à la veille de la deuxième guerre mondiale en des bombardiers, selon les doctrines de Douhet sur la suprématie aérienne. C'étaient des Martin 139 et 166 (B-10) américains, dont 118 furent livrés à partir de 1936. Mais la conception du B-10 datait déjà de 1933 et son remplacement apparaissait nécessaire à bref délai. Ce fut pour satisfaire à ce besoin potentiel que le T-IX fut mis sur la planche à dessin.

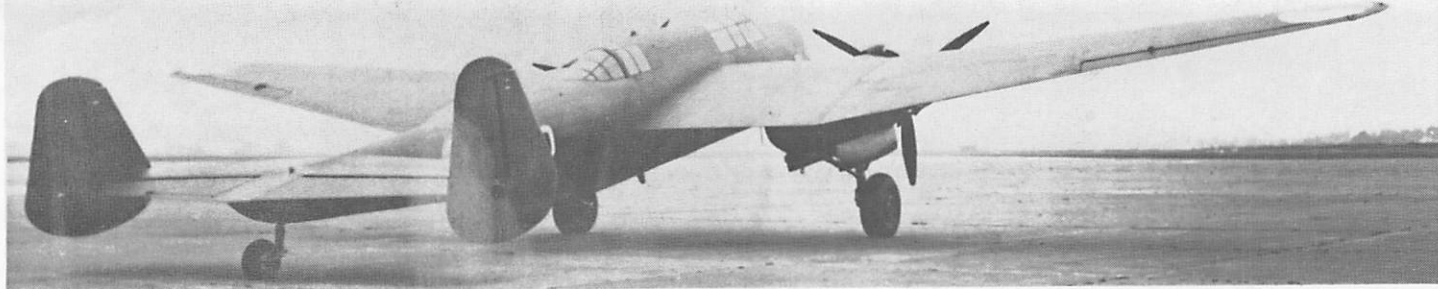
Le travail sur le Fokker T-IX commença en 1938 et au début de 1939 l'avion était déjà dans un tel stade d'avancement qu'il pouvait être inspecté par des membres du gouvernement néerlandais. En janvier par le ministre de la Défense, le Dr J.J.C. van Dijk et en mars par le ministre des Colonies, M. Ch. J.I.M. Welter, pendant leurs visites aux usines Fokker. La construction se poursuivit sans difficultés et en septembre 1939 l'avion était prêt pour son premier vol.

Ce fut à Schiphol, le dimanche 11 septembre 1939, à 4 heures de l'après-midi, que le pilote d'essais de la firme Fokker, T.H. Leegstra décollait le T-IX pour la première fois. Après un décollage très court, il réalisa un premier vol d'environ 15 minutes. Les spectateurs furent frappés par le peu de bruit que faisaient les moteurs, c'étaient en effet des Bristol

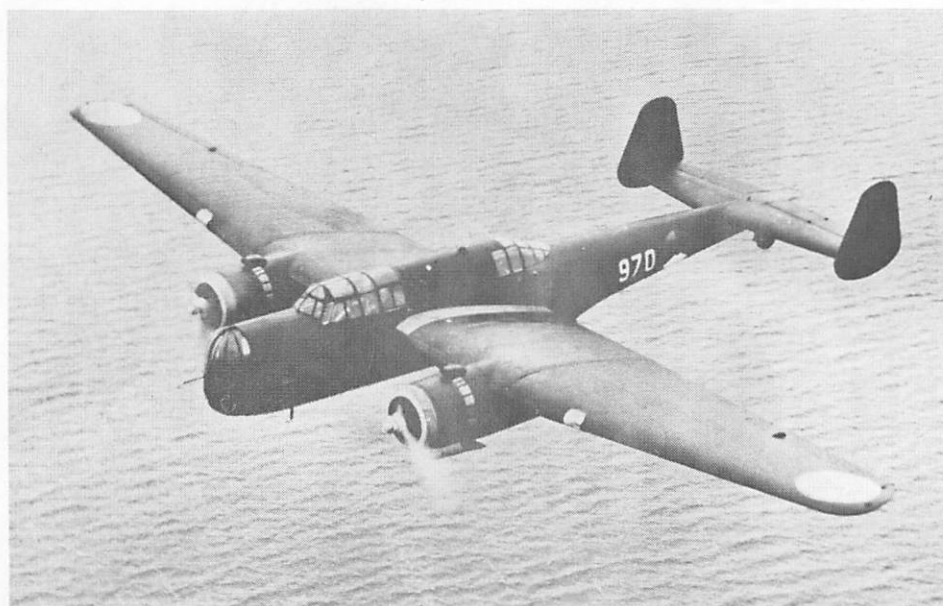


Le prototype en construction chez Fokker, un réservoir est déposé sous l'aile droite. Au mur, des cônes de nez de chasseurs G-1 sont suspendus.

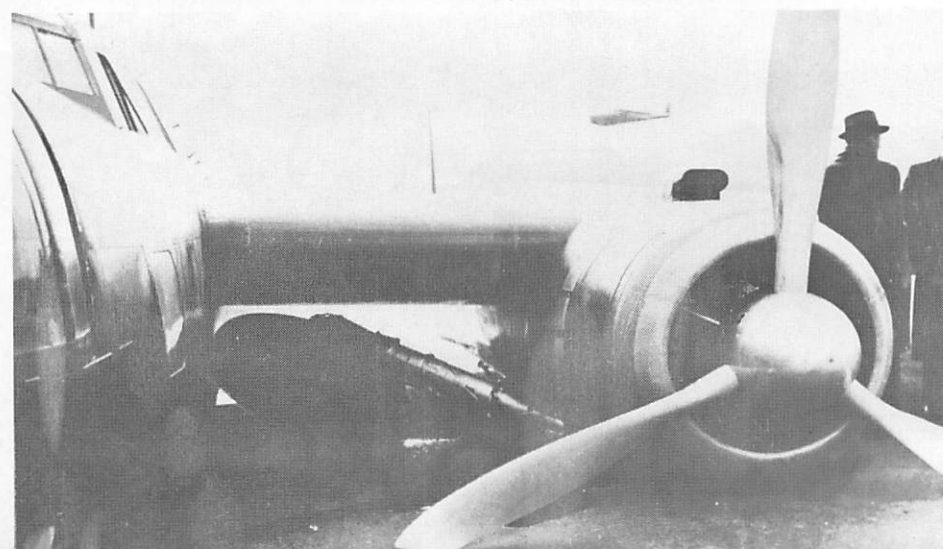




Le Fokker T-IX, tout flambant neuf commence ses essais constructeur à Schiphol.



L'avion décoré des nouvelles cocardes, après l'accident du 8 mars 1940.



« Hercules » sans soupapes.

Le T-IX était un avion à aile médiane, le fuselage étant de section sensiblement circulaire. L'avion était prévu pour un équipage de 5 personnes. Il pouvait emporter 2 000 kg de bombes et l'armement prévu consistait en une mitrailleuse ou un canon léger dans le nez, une ou plusieurs mitrailleuses en position dorsale et une mitrailleuse inférieure arrière. Pour dégager le champ de tir des armes vers l'arrière, le fuselage fut calculé plus étroit jusqu'aux empennages bidérives.

Pendant quelques semaines, le T-IX fut immatriculé selon le système des Indes néerlandaises : T-IX 701 en portait déjà les cocardes militaires, mais bientôt il reçut l'immatriculation 970. L'avion ne fut néanmoins jamais pris en charge par les autorités militaires, ni néerlandaises, ni des Indes. Mais la guerre avait déjà commencé, et bien que les Pays-Bas fussent encore neutres, tous les vols non militaires furent plus ou moins interdits. En outre, on évitait ainsi que l'avion soit abattu par la D.C.A. néerlandaise qui aurait aperçu un avion inconnu : le T-IX ne figurait pas encore dans les manuels de l'époque ! Les cocardes rouge-blanc-bleu furent bientôt remplacées par les triangles oranges, nouvel insigne néerlandais à partir du 23 septembre 1939.

Après les premiers vols d'essais, le T-IX retourna par bateau à l'usine Fokker, qui ne se trouvait pas sur la même rive du fleuve IJ que l'aéroport de Schiphol. Quand on voulut, quelques semaines plus tard, revenir à Schiphol, l'IJ était gelé, et l'avion dut faire ce court voyage par la voie des airs. Bien que devant décoller d'un petit terrain pour planeurs, près de l'usine Fokker, l'opération s'accomplit sans difficultés.

Les vols d'essais devinrent de pure routine par la suite, et — nonobstant l'état de guerre en Europe — on envisageait de livrer l'avion aux Indes par la voie aérienne. Malheureusement, le 8 mars 1940, pendant un atterrissage avec vent de côté, apparemment sans danger, le train d'atterrissage se repliait et l'avion se retrouva sur le ventre. Pendant l'enquête, il fut prouvé qu'on avait eu trop de confiance dans la légendaire solidité allemande, puisqu'on n'avait pas soumis à essais ce train d'atterrissage, produit de la firme E.C. Canstadt à Stuttgart. On avait donc besoin d'un nouveau train et d'un nouveau jeu d'hélices, ce qui n'était pas facile en pleine guerre.

Après réparations, l'avion vola de nouveau, mais en avril 1940 le T-IX heurta une porte de hangar à Schiphol par suite d'une panne de freins. Il fut si endommagé qu'on dut le remorquer. Le T-IX ne vola plus... Il se trouvait à Schiphol quand, le 10 mai 1940, les Allemands envahirent les Pays-Bas. Les occupants ne s'intéressèrent pas à l'avion lui-même, mais récupérèrent seulement les moteurs Hercules. Les derniers éléments du T-IX ne furent détruits qu'en 1960. Ils se trouvaient d'abord dans un grenier de l'Université polytechnique de Delft et plus tard sur la base aérienne de Gilze-Rijen, où ils furent finalement ferraillés. ●