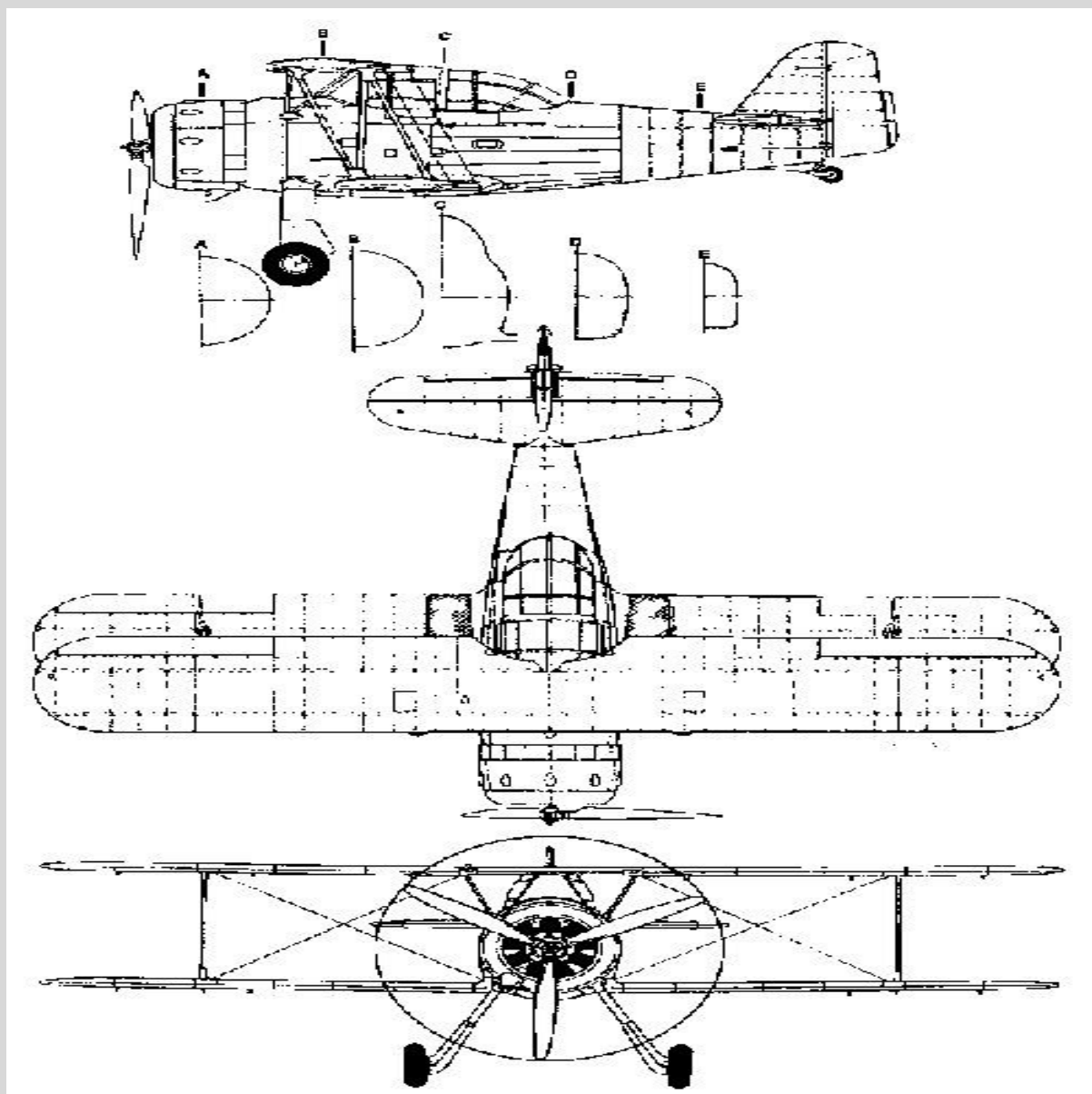


Nom de l'avion : Koolhoven F.K.51

Type d'avion : Appareil d'entrainement monomoteur biplace

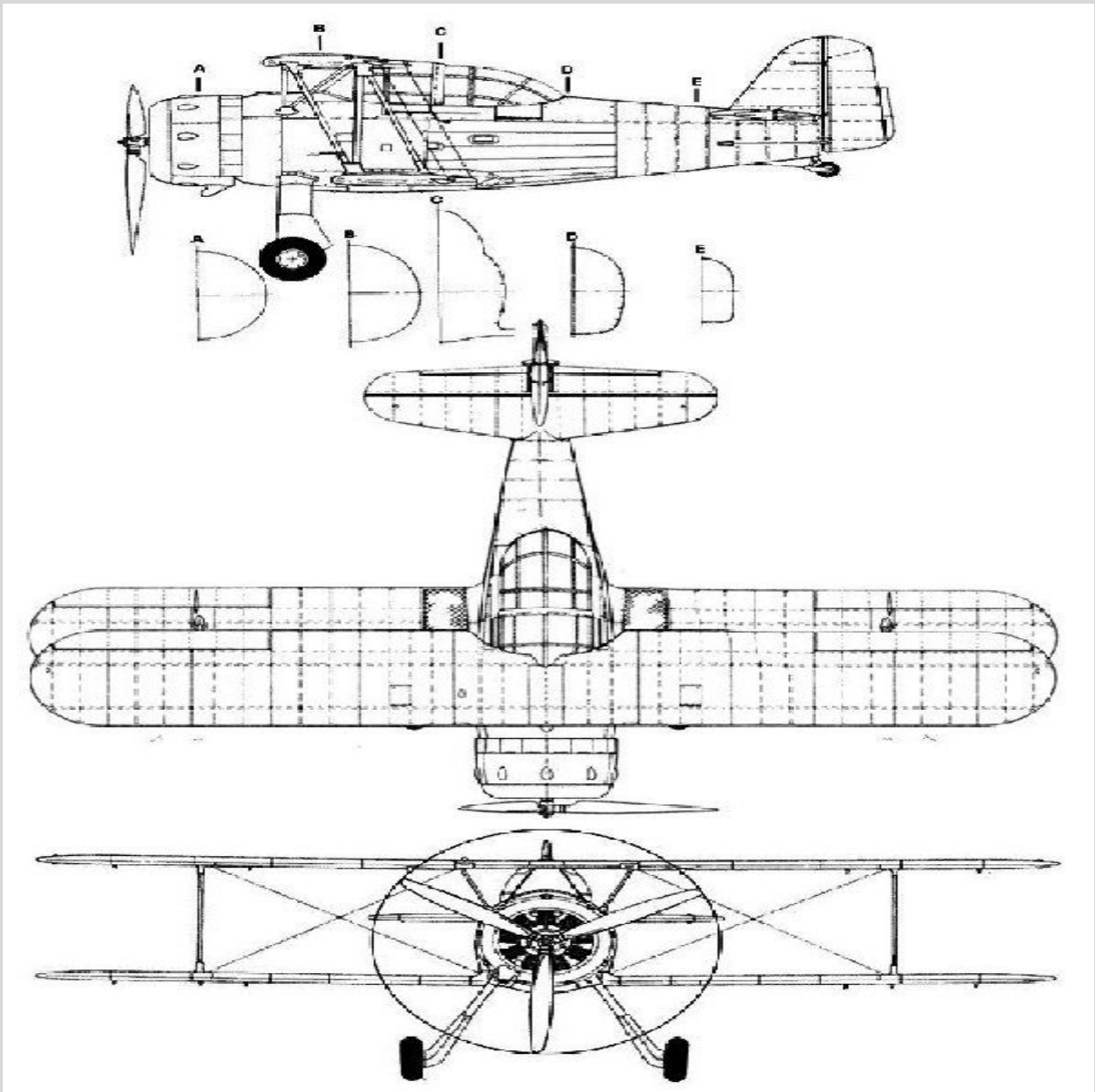


MOTORISATION

Armstrong Siddeley Cheetah IX



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

- 1 mitrailleuse de 7,7 mm en fuselage avant
- 1 mitrailleuse de 7,7 mm mobile en cockpit arrière



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 235 km/h à 2280 m

Vitesse croisière= 215 km/h

Plafond pratique= 5000 m

Rayon action= 850 km



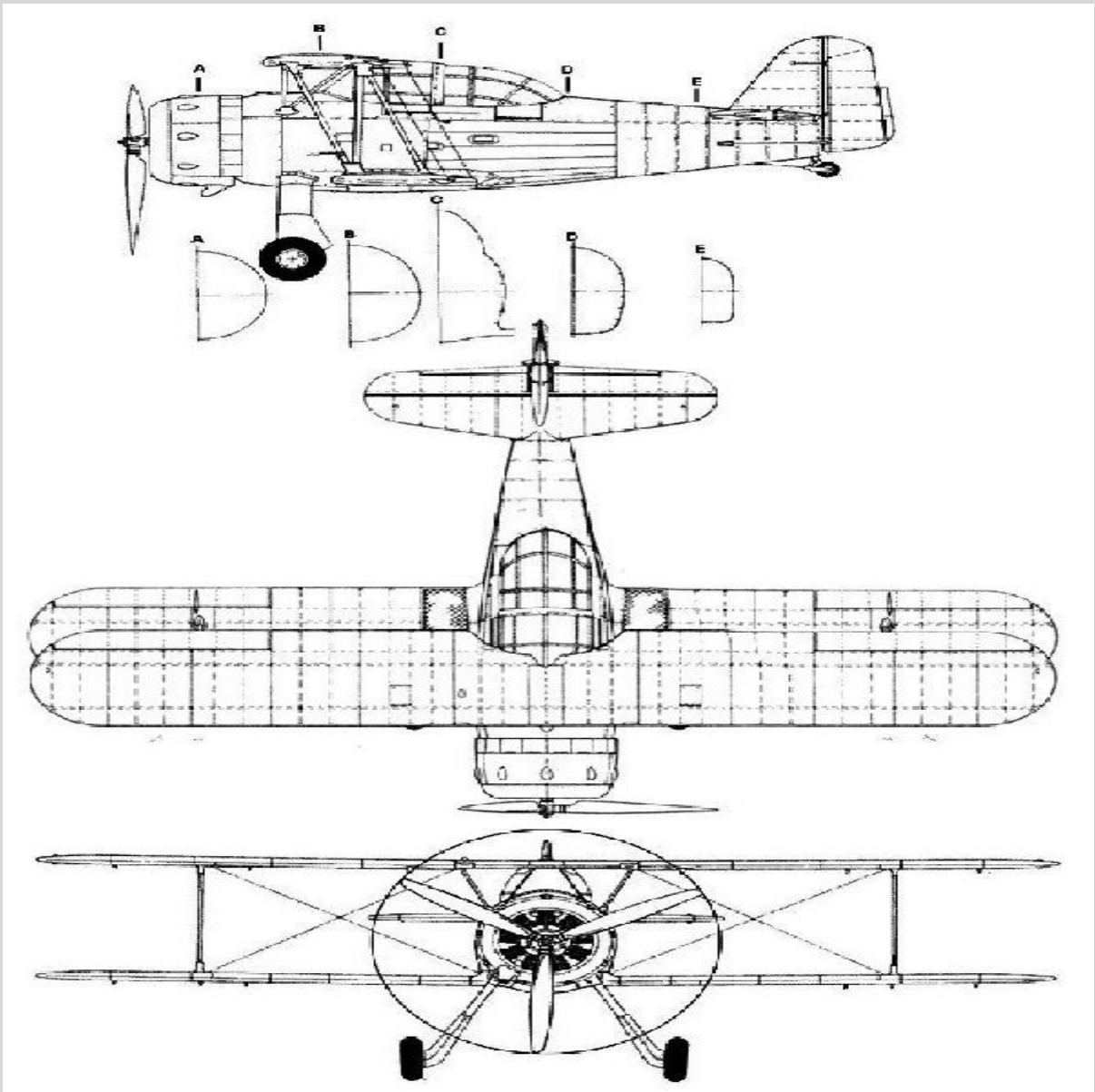
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,0 m	7,80 m	2,80 m	0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1000 kg	1600 kg	0 kg



HISTOIRE

C'est au cours de la Première Guerre mondiale que l'aviateur et ingénieur néerlandais Frederick Koolhoven se lança dans le développement d'avions militaires, en premier lieu pour les Britanniques, puis une fois la paix revenue dans son pays d'origine. Dans les deux décennies qui suivirent ses appareils s'illustrèrent dans des missions très différentes, et notamment dans celles d'entraînement et d'instruction. C'est ainsi qu'apparut au milieu des années 30 un biplan particulièrement polyvalent : le FK.51. Au début de l'année 1935, la force aérienne hollandaise fit savoir qu'elle recherchait un nouvel avion d'entraînement primaire apte à réaliser des missions secondaires d'instruction au tir. En outre, le cahier des charges prévoyait le développement d'une version secondaire de reconnaissance légère destinée aux unités basées aux Indes Néerlandaises, l'actuelle Indonésie. Sans véritable concurrent sérieux, le projet de Koolhoven fut sélectionné très rapidement sur plan en février de la même année et un premier prototype fut commandé. Entre le début de sa réalisation et son premier vol, seulement treize semaines s'étaient passées. Les équipes d'ingénieurs avaient travaillé vigoureusement pour définir l'avion, mais surtout elles pouvaient s'appuyer sur des propulseurs existant déjà éprouvés. C'est ainsi que le FK.51 fut un des premiers aéronefs au monde proposé à la vente avec pas moins de cinq motorisations possibles : un Armstrong-Siddeley Cheetah Mk-V de 270 chevaux, un Cheetah Mk-IX de 350 chevaux, un Armstrong-Siddeley Jaguar Mk-IVA de 400 chevaux, un Pratt & Whitney de 450 chevaux, et enfin un Wright R-975 de 420 chevaux. Tous ces propulseurs étaient des moteurs en étoile. Extérieurement le Koolhoven FK.51 se présentait sous la forme d'un monomoteur biplan biplace en tandem construit en bois entoilé et métal. Avec son empennage classique et son train d'atterrissage tricycle fixe, l'avion ressemblait clairement à la majorité des avions similaires dans le monde. Son premier vol intervint le 25 mai 1935 Immédiatement, il fut commandé à 56 exemplaires avec le Cheetah Mk-IX de 350 chevaux pour des missions d'instruction primaire. Ces avions entrèrent en service dès octobre 1935 au sein de l'école de pilotage néerlandaise. A la même époque, l'aéronavale hollandaise fit l'acquisition de 19 exemplaires motorisés de la même manière. Mais à la différence des avions « terrestres » ceux de la marine disposaient d'une mitrailleuse mobile de calibre 7.9 mm en position arrière pour l'entraînement des équipages. Enfin, un lot de 39 FK.51 fut commandé par la force aérienne pour la version de reconnaissance, doté de deux mitrailleuses de calibre 7.9 mm en position de chasse sur le plan inférieur de voilure, en sus de la mitrailleuse mobile de 7.9 mm armant les appareils de la marine. Ces avions étaient destinés à des missions de reconnaissance de jour et d'observation aux Indes Néerlandaises. Ils y arrivèrent en mars 1937 à une époque où le Japon lorgnait déjà sur ce territoire. En 1936, le gouvernement hollandais passa outre l'embargo contre l'Espagne en livrant 28 avions de reconnaissance identiques aux avions de la marine, c'est à dire dotés d'une mitrailleuse mobile en position arrière. Ces appareils volaient sous les couleurs des forces républicaines engagées contre les troupes franquistes. Les FK.51 espagnols volaient entre les mains de pilotes des Brigades Internationales et de pilotes espagnols. Malgré de bonnes qualités de vol, les biplans hollandais représentaient une cible de choix pour les avions des forces de Franco, et notamment pour les appareils allemands de la légion Condor. Lorsque les forces allemandes attaquèrent les Pays Bas en 1940, la majorité des Koolhoven FK.51 furent détruits au sol par les bombardiers allemands Junkers Ju-87, ceux qui réussirent à prendre les airs furent rapidement abattus par la chasse allemande. Toutefois quelques avions réussirent à rejoindre la France et l'Angleterre. Construit au total à 142 exemplaires, le Koolhoven FK.51 était un bon avion, robuste, plutôt bien conçu, mais qui ne rencontra aucun succès à l'exportation, du fait de la présence d'avions plus compétitifs comme le De Havilland Tiger Moth britannique.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/hollande/hollande.htm> 

Site Cyber Aéro breton de l'avion = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/hollande/fk_51.htm 