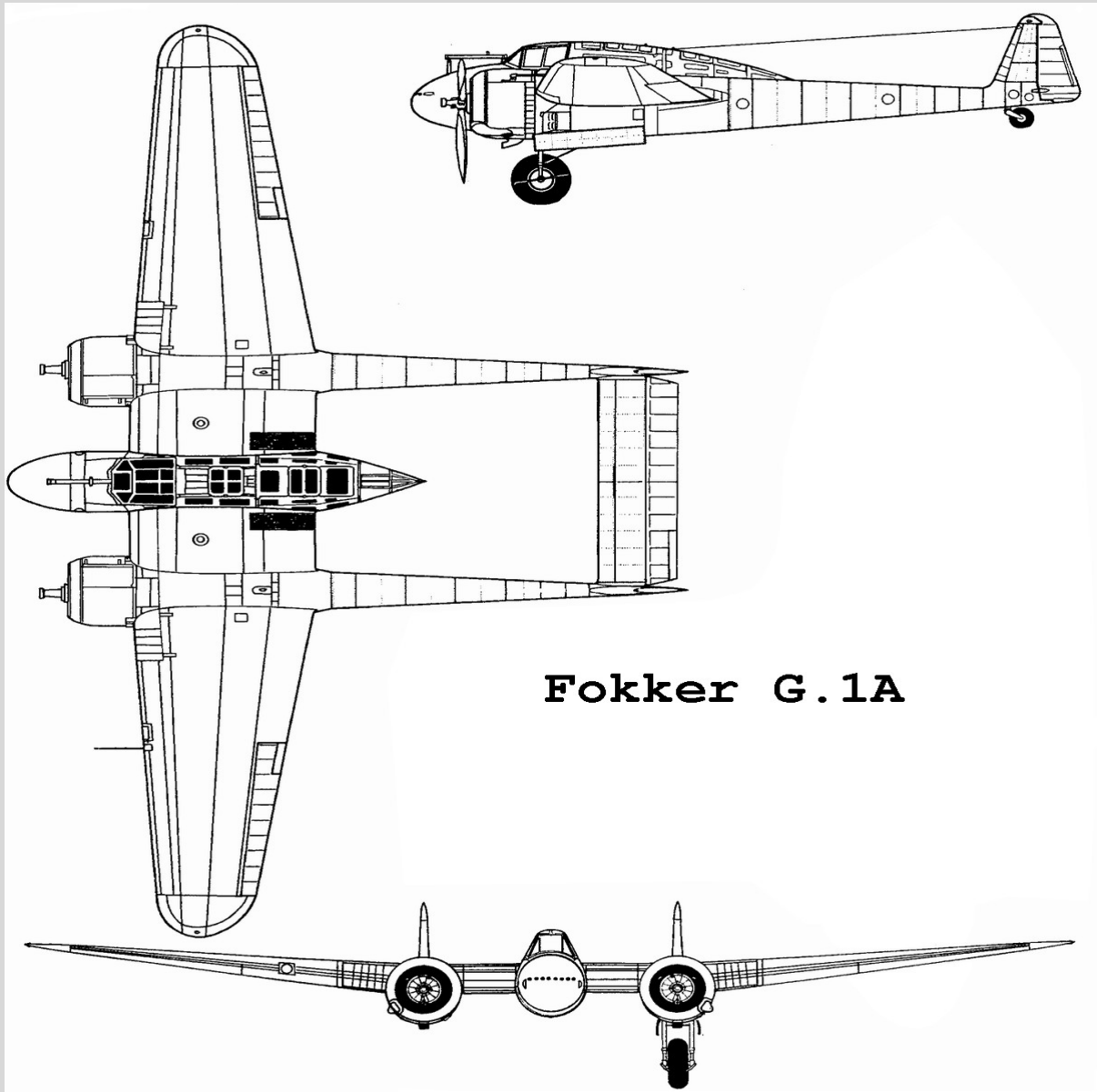


Nom de l'avion : Fokker G.Ia

Type d'avion : Chasseur lourd et support tactique bimoteur triplace

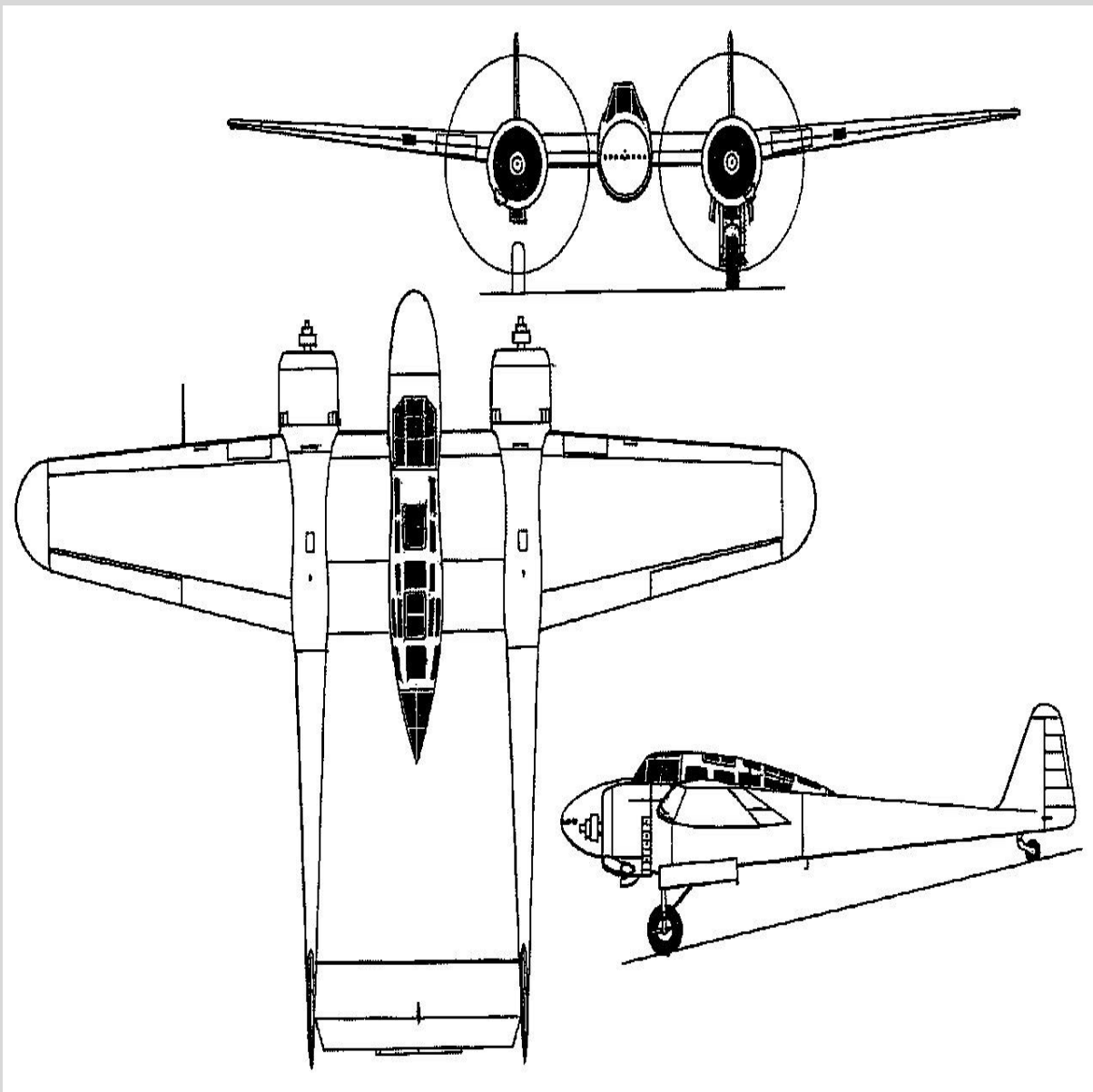


# MOTORISATION

## Bristol Mercury VIII



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

8 mitrailleuses FN-Browning de 7,9 mm nasales à l'avant  
1 mitrailleuse FN-Browning de 7,9 mm mobile vers l'arrière  
400 kg de bombes



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 475 km/h

Vitesse croisière= 355 km/h

Temps montée= 2950 m en 5' 10" - 5900 m en 8' 55"

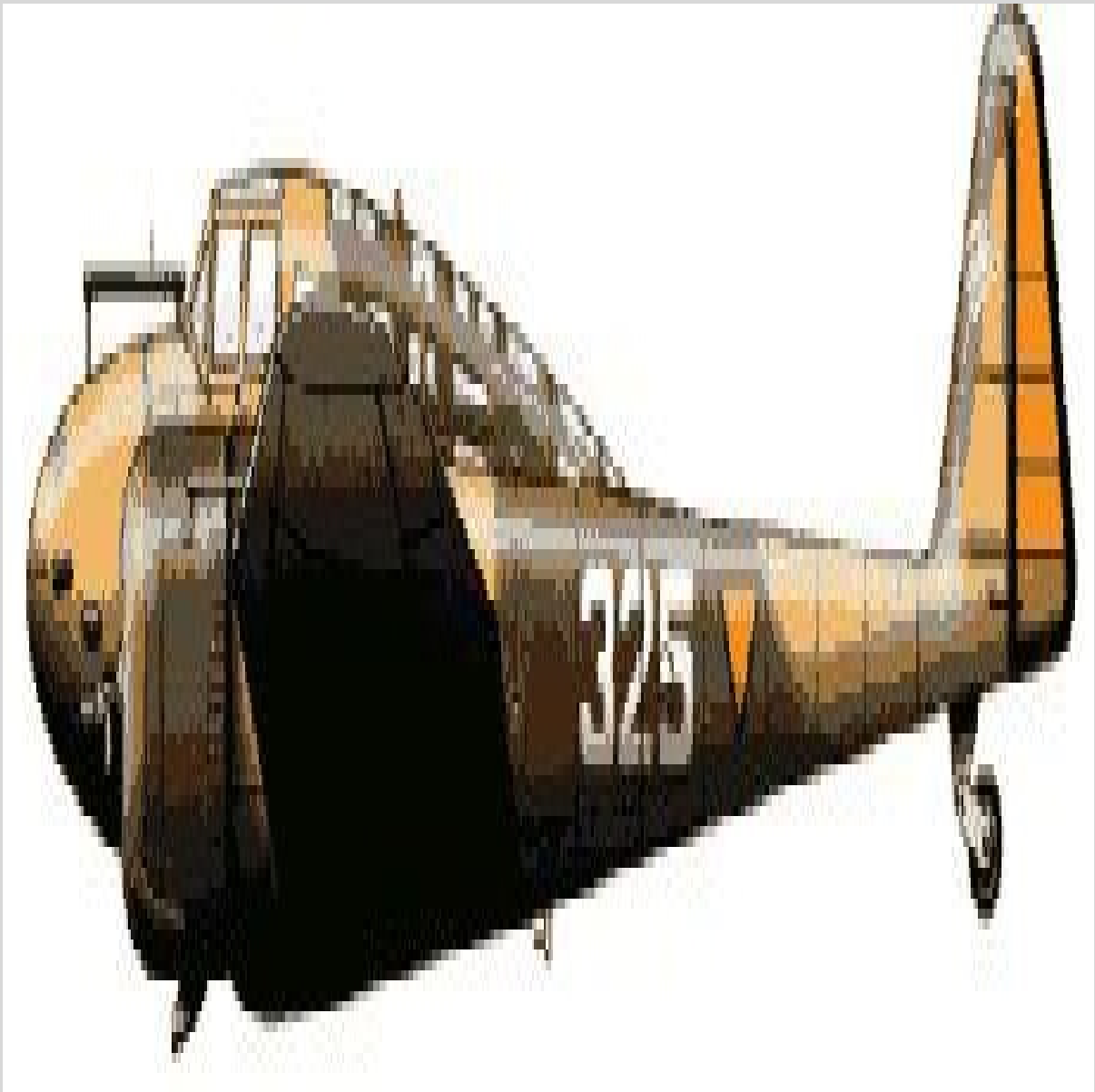
Plafond pratique= 9150 m

Rayon action= 1530 km



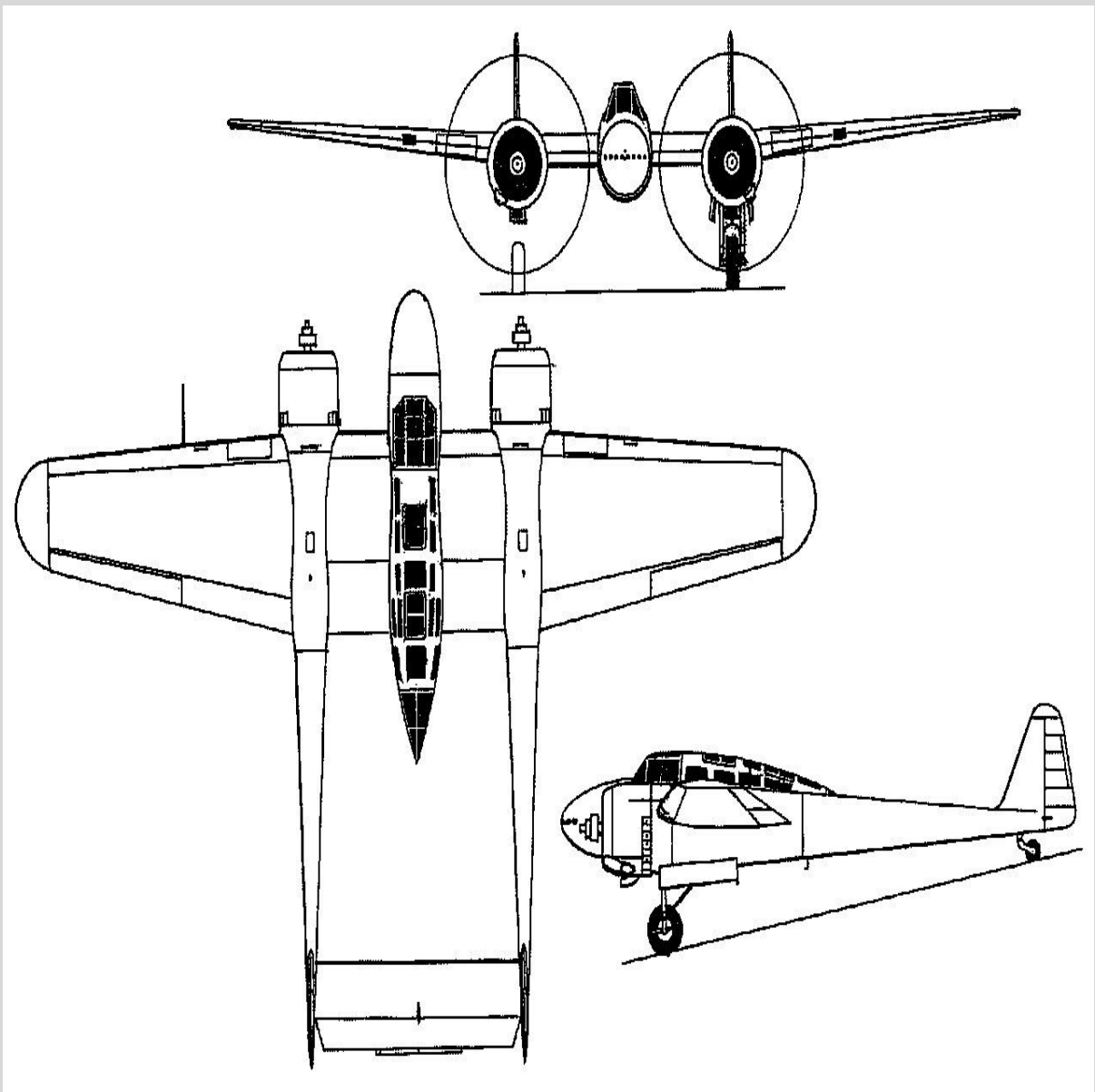
## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
17,15 m	11,50 m	3,40 m	38,30 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
3325 kg	0 kg	4790 kg





## HISTOIRE


Depuis l'indépendance de la Belgique en 1830, le royaume des Pays-Bas était resté en dehors des crises européennes, préférant se concentrer sur son économie et sur la colonisation de l'actuelle Indonésie. Durant la Première Guerre Mondiale, le pays était resté neutre, tout en réalisant de nombreux échanges commerciaux avec les deux camps. Il chercha à conserver ce statut durant l'entre-deux-guerres, malgré la montée des tensions. A la fin de la Première Guerre Mondiale, Anthony Fokker, qui avait construit pour l'Allemagne de très nombreux appareils militaires, revint discrètement dans son pays d'origine pour s'y livrer à son activité. Il y créa de nouveau des modèles civils et militaires avec succès, au bénéfice notamment de la force aérienne néerlandaise (Luchtvaartafdeling, ou LVA). A partir de la fin de l'année 1935, l'entreprise de Fokker commença à travailler à son initiative sur un modèle de chasseur lourd. Son développement fut mené tambour battant par les ingénieurs de l'entreprise, et permit à Fokker d'en présenter une maquette lors du Salon Aéronautique de Paris en novembre 1936. Désigné Fokker G.1, le prototype y fit sensation. Il y reçut le surnom officieux de "faucheur" en raison de son puissant armement. Le premier vol du G-1 eut lieu le 16 mars 1937, à l'aérodrome de Schiphol. Retardée par un accident le 4 juillet 1937 (il heurta un hangar après que les freins aient lâché), la mise au point du G-1 se poursuivit sans grandes difficultés. Les premiers appareils furent commandés en novembre 1937 par les autorités néerlandaises. Le premier G-1 de série décolla le 11 avril 1939. A l'été 1939, la LVA en percevait officiellement les premiers exemplaires. Le Fokker G-1 tranchait radicalement avec la majorité des appareils militaires européens de sa génération. Les ingénieurs de Fokker avaient cherché à concevoir un chasseur lourd, capable de mener des missions de chasse, mais aussi d'attaque au sol et de reconnaissance. Pour ce faire, leur choix se porta sur un fuselage bipoutre encadrant une nacelle centrale en forme de goutte d'eau. Cette forme de fuselage devait réapparaître quelques années plus tard sur le Focke-Wulf Fw.189 de reconnaissance, mais également sur le Lockheed P-38 Lightning. Le G-1 était construit de manière composite, en bois (voilure) et en alliage d'aluminium. La voilure était montée en position médiane. Le train d'atterrissage se constituait de deux jambes principales s'escamotant dans les nacelles moteurs et une unique roulette de queue (au milieu de la liaison arrière entre les deux poutres). La nacelle centrale, en forme de goutte d'eau, incorporait une grande partie vitrée à l'avant, une plus petite à l'arrière, pour l'observateur, et plusieurs petits panneaux de forme rectangulaire. A chacune des extrémités frontales des deux poutres du fuselage se trouvait un moteur en étoile. Les premiers prototypes étaient équipés de deux Hispano-Suiza 14AB-02/03, d'une puissance unitaire de 650 ch. Des difficultés durant les essais et une fiabilité déficiente poussèrent Fokker à rechercher une nouvelle motorisation. Le choix de l'entreprise se porta sur le Pratt & Whitney SBG-4 Twin Wasp, d'une puissance de 750 ch. Cependant, la LVA préféra commander des appareils équipés de Bristol Mercury VIII, qui avaient l'avantage d'être déjà utilisé par ses unités (notamment sur les chasseurs Fokker D.XXI). Ces moteurs entraînaient des hélices tripales. L'armement du G-1 avait fait sensation à Paris. Il était en effet prévu d'installer dans le nez de l'appareil, juste devant le cockpit, une paire de canons Madsen de calibre 23 mm et deux mitrailleuses de calibre 7,9 mm, plus une mitrailleuse de même calibre à l'arrière de la nacelle centrale. Finalement, il fut décidé d'installer huit mitrailleuses de calibre 7,9 mm dans le nez, et de conserver la mitrailleuse arrière. Sur le papier, cette puissance de feu apparaissait comme redoutable, et capable d'abattre les bombardiers adverses. Dans les faits, il semble que la concentration des armes à l'avant nuisait quelque peu à la stabilité des avions, notamment lors des phases délicates de l'atterrissage et du décollage. Une petite soute à bombes sous le cockpit devait permettre l'emport d'une charge maximale de 300 kg de bombes. Un troisième poste d'équipage avait été prévu dans la nacelle centrale, pour accueillir un observateur.

Cependant, cette option ne fut pas retenue sur les avions de série. Le G-1 suscita un grand intérêt de la part de plusieurs pays européens. Aux 36 appareils commandés par la LVA, se rajoutèrent vite des demandes en provenance de pays scandinaves et méditerranéens. La France un temps intéressée ne donna pas suite. La Suède chercha à se procurer des G-1 dans une configuration particulière, pour mener des bombardements en piqué. Des essais concluants eurent lieu et une commande de 18 exemplaires fut passée, sans être honorée. Le Danemark commanda également 12 appareils en janvier 1939, à assembler dans une usine danoise, mais il ne semble pas qu'un seul d'entre eux l'ait été avant l'invasion du pays par l'Allemagne en 1940. Des marques d'intérêt plus ou moins fort furent également enregistrés en Estonie, en Hongrie ou encore en Suisse. Il semble qu'une commande plus ou moins déguisée (on parle d'une trentaine d'exemplaires équipés de moteurs Twin Wasp) fut passée, au bénéfice de l'Espagne républicaine mais au nom de la Finlande, en 1938. Ces appareils, désignés non officiellement G-1B, ne furent jamais livrés à l'Espagne. Les G-1B se distinguaient peu des G-1A, si ce n'est qu'ils étaient légèrement plus petits et un peu moins performants. Au moment du déclenchement de la Seconde Guerre Mondiale, la LVA disposait semble-t-il de 23 G-1A opérationnels sur les 36 commandés, répartis dans deux unités de chasse, les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> JachtVliegtuigAfdeling, ainsi que de trois ou quatre G-1B. Toutes les commandes étrangères avaient été refusées, pour servir en priorité la LVA. Les exemplaires utilisables servirent initialement à défendre l'espace aérien néerlandais des éventuelles incursions d'avions belligérants. Ainsi, le 28 mars 1940, un G-1A obligea un bombardier Armstrong Whitley égaré britannique à atterrir aux Pays-Bas. Malheureusement, la neutralité néerlandaise n'empêcha pas l'invasion allemande du 10 mai 1940. Une partie des G-1 fut détruite au sol, notamment lors de l'attaque de l'aérodrome de Bergen (la 4<sup>e</sup> JachtVliegtuigAfdeling y perdit quasiment tous ses appareils). Il semble d'ailleurs que la plupart des G-1 opérationnels n'avait pas encore reçu d'armes de bord, et les rares à être armés pas la dotation standard (on évoque plusieurs G-1 pourvus de seulement quatre mitrailleuses frontales). Cependant, les G-1 survivants furent rapidement engagés au combat et obtinrent une dizaine de victoires aériennes. La Luftwaffe saisit la totalité des cellules disponibles sur le sol néerlandais. On estime qu'une vingtaine de G-1A et G-1B fut ainsi remise en état, et employée à la formation des équipages de Bf-110 allemands, jusqu'en 1942-1943. Un unique exemplaire parvint à passer en Grande-Bretagne, le 5 mai 1941, lorsqu'un pilote d'essai de Fokker et un ingénieur décollèrent de Schipol et trompèrent la surveillance de l'aviation allemande. L'appareil fut repeint aux couleurs britanniques, mais ne revola plus jamais. Sur les 62 G-1 construits, il n'en reste plus qu'une unique réplique, dans un musée aux Pays-Bas.

## 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](http://orange.fr/hollande/hollande.htm) 

Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

[orange.fr/hollande/fok\\_g1a.htm](http://orange.fr/hollande/fok_g1a.htm)

