

Les Indes néerlandaises

À 12 000 km de la métropole, existe une autre *Luchtvaartafdeling* ou LA; il s'agit de la LA-KNIL, l'aviation de l'armée des Indes néerlandaises. Cette aviation est encore plus réduite et obsolète que celle de la métropole et ne protège que l'île de Java. Le reste de l'archipel indonésien est confié à la Marine. Les premiers chasseurs en service y sont également quelques Fokker D.VII, cinq pour être précis! En 1930, ils sont remplacés par des Curtiss P-6 Hawk, choisi suite à une démonstration effectuée par le célèbre Jimmy Doolittle aux Indes. Six des quatorze exemplaires commandés, sont fabriqués sous licence par la société Avirolanda sise à Papendrecht. Ce choix est alors très critiqué, on le comprend, en pleine récession car les performances du P-6 ne sont guère excellentes avec, par exemple, une vitesse maximum de 280 km/h. Le Fokker D.XVI est même plus rapide de 50 km/h. Mais la LA plaide les maladies de jeunesse qui frappent régulièrement les avions Fokker, tandis que le robuste P-6 semble donner entière satisfaction; du moins aussi longtemps que les seuls appareils à intercepter demeurent les lourds et lents hydravions Dornier Wal du MLD. Lorsque l'avion postal *Pander Postjager* est accueilli aux Indes, les P-6 de l'escorte ne peuvent le rejoindre!

La LA prévoit la création de deux autres escadrilles de chasse basées à Kalimantan (Bornéo) et destinés à la défense des installations pétrolières de Balikpapan et de Tarakan. C'est ainsi que Fokker, sur commande du ministère des Colonies, équipe son chasseur D.XVI d'un moteur Curtiss Conqueror (celui du P-6) puis, après l'écrasement de celui-ci, le D.XVII, ce dernier atteignant alors les 350 km/h. Le prototype est envoyé aux Indes mais les fonds destinés à l'achat d'une série de ce chasseur se sont "envolés". Après avoir été essayé, l'appareil est renvoyé aux Pays-Bas pour y rejoindre l'escadrille de chasse de la LVA, qui dispose d'une dizaine de D.XVII.

La LA n'aligne que 19 pilotes en 1932, pour un territoire aussi vaste que l'Europe. Aussi, le gouvernement de Batavia (aujourd'hui Djakarta) commence à se préoccuper de la défense des colonies. Depuis un an, les Japonais disposent de territoires en Chine (Mandchourie); et bien que le Japon n'est pas encore considéré à l'époque comme un ennemi, c'est une nation industrielle dont les besoins en matières premières provenant des colonies occidentales en Asie s'accroît, tout particulièrement le pétrole des Indes néerlandaises. La présence signalée de quelques navires nippons près des ports



pétroliers de Bornéo en 1933, entraîne même une certaine panique. Il faut préciser que leur présence tombait au moment où l'équipage du cuirassé *De Zeven Provinciën* se mutinait, suite à la baisse des soldes. On craignait alors que le Japon ne profitât de ce mécontentement indonésien, en se manifestant comme le sauveur des peuples opprimés!

▲ Un pur-sang: le Fokker D.XVII. Ce prototype, équipé d'un moteur Conqueror, fut construit pour la LA-KNIL, qui avait déjà choisi le robuste P-6. En 1934, il devint urgent de choisir un nouveau chasseur plus rapide, ce qui amena le développement du D.21.

The Fokker D.XVII was a very nice fighter. This particular Conqueror-equipped machine, was built on request of the LA-KNIL. But at the time it arrived in the Indies, the P-6 had already been chosen. In 1934, a faster fighter became necessary and the D.21 was developed.

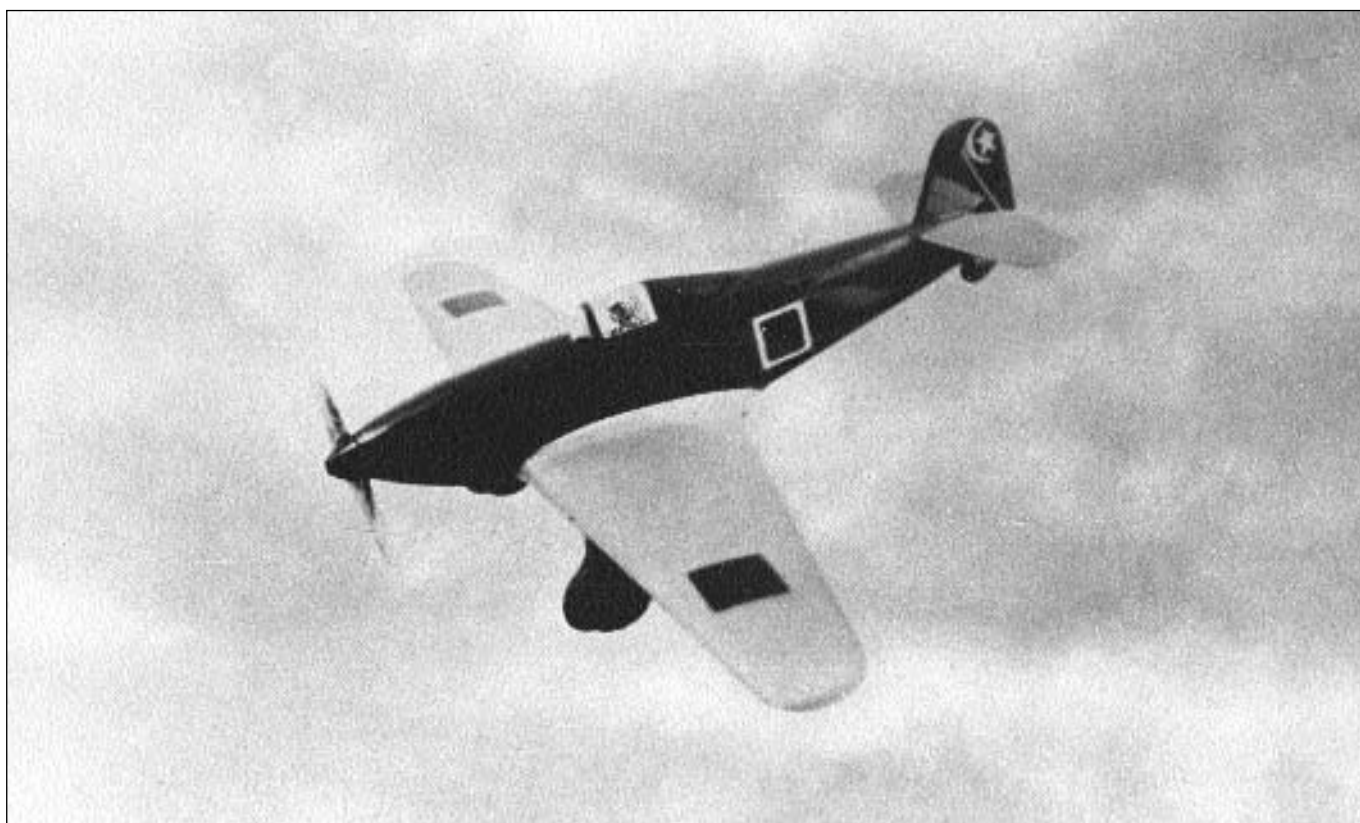
▼ L'Aviation de l'armée des Indes néerlandaises (LA-KNIL) préféra le Curtiss P-6 Hawk.
The Dutch East Indies Air Force rather chose the Curtiss P-6 Hawk.

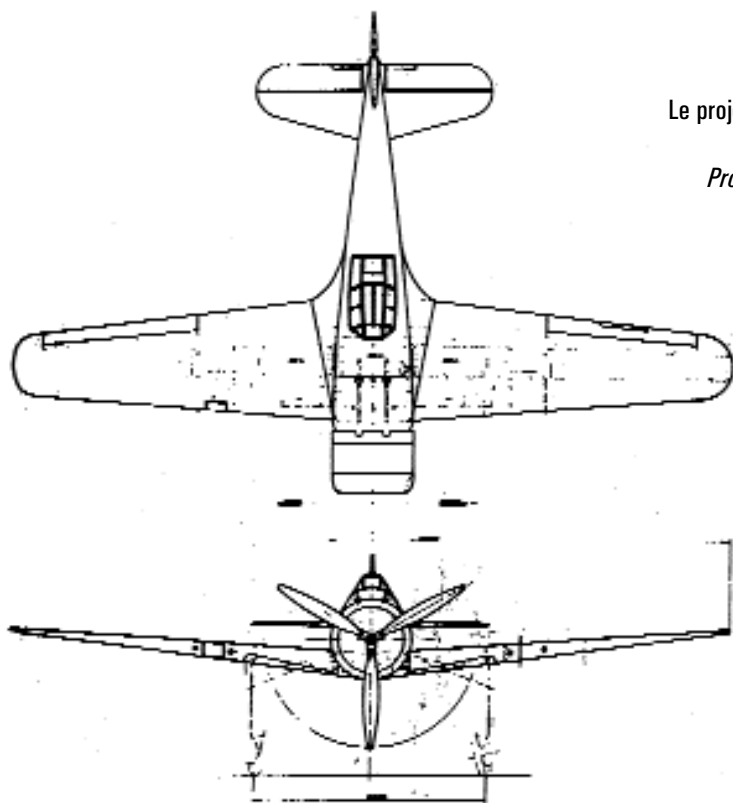




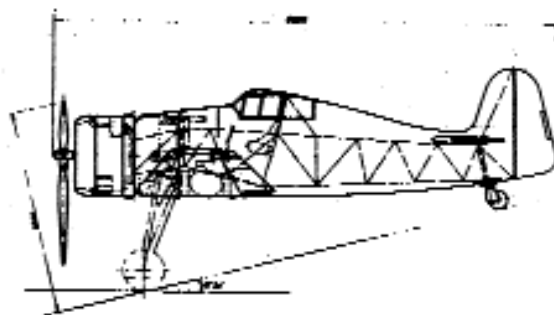
Le prototype en vol. La gouverne de direction a encore subi quelques modifications dans sa partie supérieure.
In flight shot of the proptotype. It seems the rudder has again been modified in its upper part.

Une photo originale d'une maquette d'un projet de D.21 équipé d'un moteur Hispano-Suiza.
Le modèle porte les couleurs turques, en relation avec un voyage effectué à Ankara durant l'été 1935.
*An original shot of a scale model of a Hispano-Suiza equipped D.21.
The Turkish markings have been painted on the model following a travel to Ankara in the Summer of 1935.*





Le projet 150 était une variante du D.21 à train rentrant, une envergure plus importante et un moteur Bristol Hercules de 1375 ch.
Project 150 was a D.21 equipped with a retractable landing gear, a wider wingspan and a 1375 HP Bristol Hercules engine.



Le concurrent

Pour un intercepteur plus rapide que le D.21 et de fabrication nationale, le gouvernement lorgne toutefois chez Koolhoven. Le malheureux FK-55 effectue un unique vol en juin 1938 mais entre-temps, Koolhoven a développé un chasseur plus rationnel sur demande de la France : le FK-58. Ce dernier effectue son premier vol le 19 juillet 1938. Ce projet est en fait dirigé par Erich Schatzki ! Il quitte en effet Fokker le 1^{er} février 1938, estimant qu'il n'a pas assez de

marge de manœuvre de la part du directeur Van Tijen. Il est rapidement engagé par Koolhoven, chez qui il débute le 1^{er} mars suivant. Un autre ingénieur de Koolhoven, Van der Eyk, a plus tard prétendu que Schatzki ne fut pas le concepteur du FK-58 ; le projet était d'après lui à moitié prêt lorsqu'il fut engagé. Il n'empêche que le FK-58 est développé en quatre mois et construit en huit semaines.



Le D.21 et le FK-58. Fruit ou non du travail de Schatzki, le FK-58 était un chasseur d'une qualité douteuse.

The D.21 and the FK-58. Developed or not by Schatzki, the FK-58 was a fighter of dubious quality.

Le D.21 avion de chasse

Quel est la valeur militaire du D.21 ? Lorsque l'avion en est au stade de l'étude en 1934, il soutient la comparaison avec la plupart de ses concurrents. Cependant, pendant les années où la guerre se rapproche et l'entrée en service du chasseur en 1938, il est non seulement en retard sur ses contemporains mais également loin derrière les tout nouveaux chasseurs ; ces derniers profitent en effet de nouvelles technologies, d'importants budgets d'étude et de moteurs plus puissants. Comme nous l'avons déjà évoqué, le D.21 est plus lent de 50 km/h que le Hurricane. Le Spitfire et le Bf 109 D, qui entrent tous deux en service en 1938, bénéficient d'un avantage de plus de 100 km/h.

La vitesse de montée reste par contre bonne pour le D.21. Rien d'étonnant à cela si l'on sait qu'un tel avion à pleine



Le pilotage du D.21 était plaisant et la maniabilité assez bonne. Mais l'avion n'était pas destiné aux débutants...

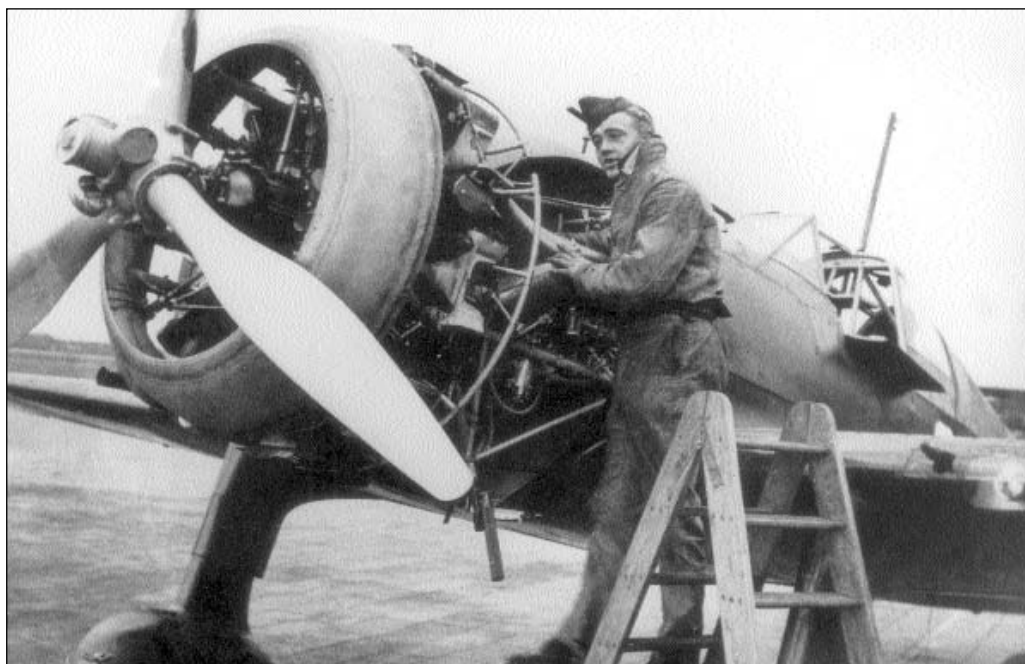
The D.21 was a pleasant aircraft to fly and its manoeuvrability was good. But it was not for the beginners.

charge n'atteint même pas les 2000 kg contre presque 3000 kg pour le Hurricane. Le rapport poids/puissance est légèrement inférieur à 2,5 kg/ch pour le D.21, bien meilleur que de nombreux chasseurs, y compris le Hurricane et le Spitfire.

Évidemment, la légèreté du D.21 n'est pas due au hasard mais bien à son équipement quelque peu spartiate : pas de train rétractable, un armement moitié moins lourd que celui des chasseurs britanniques, pas encore de radio, pas de réservoirs auto-obturants ou de blindage dans le cockpit et même pas de démarreur électrique, ce qui permet de gagner quelque 15 kg mais peut faire perdre beaucoup de temps au cours d'une alerte.

Le rayon en virage du D.21 est en principe bon, la remarque à ce sujet de Détrouy n'est pas réellement un problème pour un chasseur. Un chasseur ne doit pas être trop stable et il doit pouvoir effectuer un tonneau très rapidement. Le bon rapport poids/puissance du D.21 lui est favorable. Mais sa bonne maniabilité est handicapée par sa tendance à partir en vrille lors de manœuvres trop brusques, par exemple en cas de poursuite d'un avion ennemi ; comme l'a écrit Van Overvest, la perte de l'avantage d'altitude signifie la perte d'initiative en combat tournoyant. Il faut donc agir sur les commandes avec beaucoup de prudence en combat. La visibilité sur l'arrière n'est pas non plus un avantage du Fokker D.21 à cause de la forme de la partie supérieure arrière du fuselage.

La bonne tenue de l'avion en piqué constitue l'un de ses principaux atouts. Le D.21 est une bonne plate-forme de tir, même lors d'un piqué à 60°. Ses ailerons ne se bloquent pas à grande vitesse et il fait partie, selon les dires des pilotes, du petit nombre d'avions capables d'effectuer un demi-tonneau en piqué. De cette façon, un poursuivant peut avoir de grandes difficultés à "tenir" sa proie. Ce sont surtout les pilotes finlandais qui utiliseront cet avantage. Les Finlandais vanteront également la facilité d'entretien du D.21, un avantage très important pour l'aviation finlandaise dont les appareils opèrent le plus souvent depuis des terrains improvisés, dans des bois ou depuis des lacs gelés. Les installations sont, on le comprend, plus que sommaires dans de tels cas.



Faire voler le D.21 était avant tout le travail du personnel au sol. Ici, un mécanicien de la LVA. Lors de la mise en service de l'avion, de petites "maladies de jeunesse" furent détectées mais peu après, le D.21 eut une excellente réputation, aussi bien en Finlande qu'aux Pays-Bas. *A LVA mechanic is working on a D.21. Without these men, flying would have been a nightmare, particularly when the aircraft entered service with its small defects. But soon, the D.21 became a fighter with a good reputation, in Finland as in the Netherlands.*



Le pilote et un ingénieur font "les cent pas" autour du J-42, en attendant que les mécaniciens aient terminé l'entretien courant. *Both pilot and engineer are strolling around the plane, waiting for the mechanics.*



Un D.21 en cours de construction dans les ateliers de l'aviation danoise (*Flyvertrøpperes Værksteder*) à Copenhague-Kløvermarken. *A Danish D.21 under construction at the Danish aviation workshops at Copenhague-Kløvermarken.*



Comme le montre cette photo, le J-43 fut d'abord peint aluminium. L'avion est équipé d'une antenne radio. *As can be seen on this photo, the J-43 was first painted in aluminium. The plane is equipped with an antenna mast.*



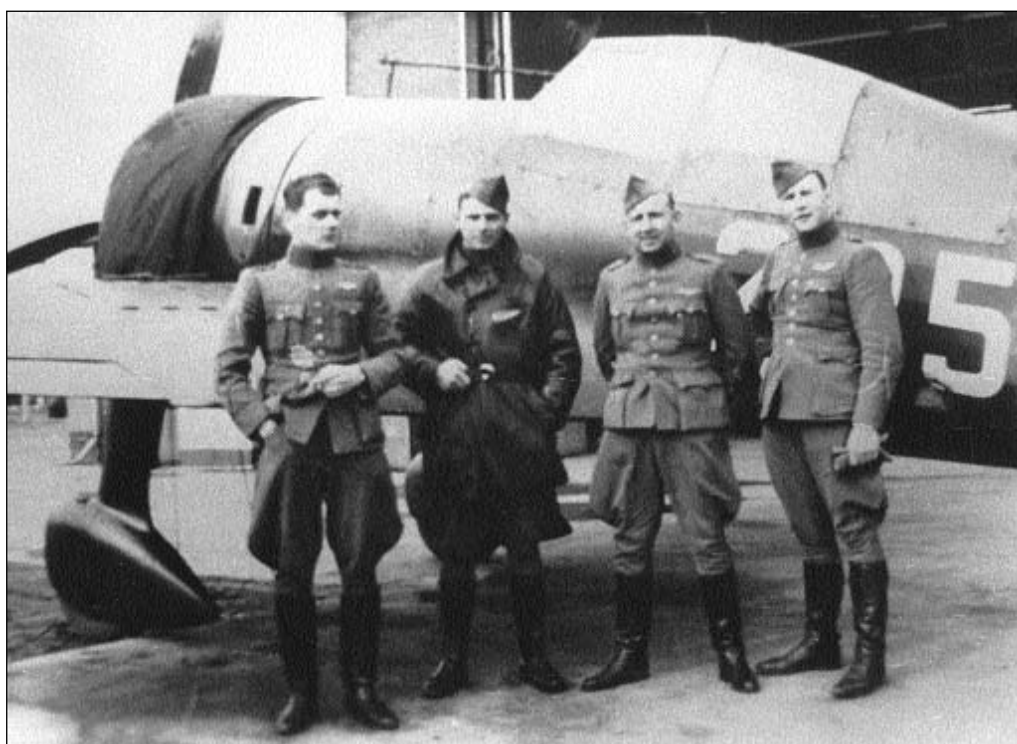
Ce Junkers Ju 88 fut abattu à Schiphol, peut-être par le Lt Sluijter. *This Ju 88 was shot down at Schiphol, may be by Lt Sluijter.*

Sur le terrain de Ruigenhoek, se trouvent maintenant cinq D.21 commandés par Sluijter, qui reçoit l'ordre d'envoyer une patrouille en direction du sud. Non loin de Gouda, ils attaquent un unique Ju 52, s'échappant d'Ockenburg. Mais le mitrailleur touche le cockpit du D.21 de Sluijter, qui est légèrement blessé au bras; Ben de Geus parvient à enflammer un moteur et Hans Plesman finit le travail. Le Ju 52 atterrit à Stolwijk, neuf soldats allemands sont faits prisonniers. Après le combat, on ne trouve plus le sergent Looijen; il est malheureusement intercepté par des Messerschmitt, s'écrase dans la rivière Hollandse Ijssel et se tue.

Sluijter retourne à Schiphol avec De Geus, tandis que Plesman et Roos vont à Ruigenhoek. Ces derniers décollent à nouveau à 09h00 et touchent des avions allemands près de Katwijk, aussi bien au sol qu'en vol. Ils atterrissent ensuite

à Schiphol. Sitter en décolle à 09h30 seul et Bodaan à 09h50, en compagnie de De Geus. Ces trois chasseurs interceptent un groupe de trois He 111, les empêchant d'aller bombarder Schiphol.

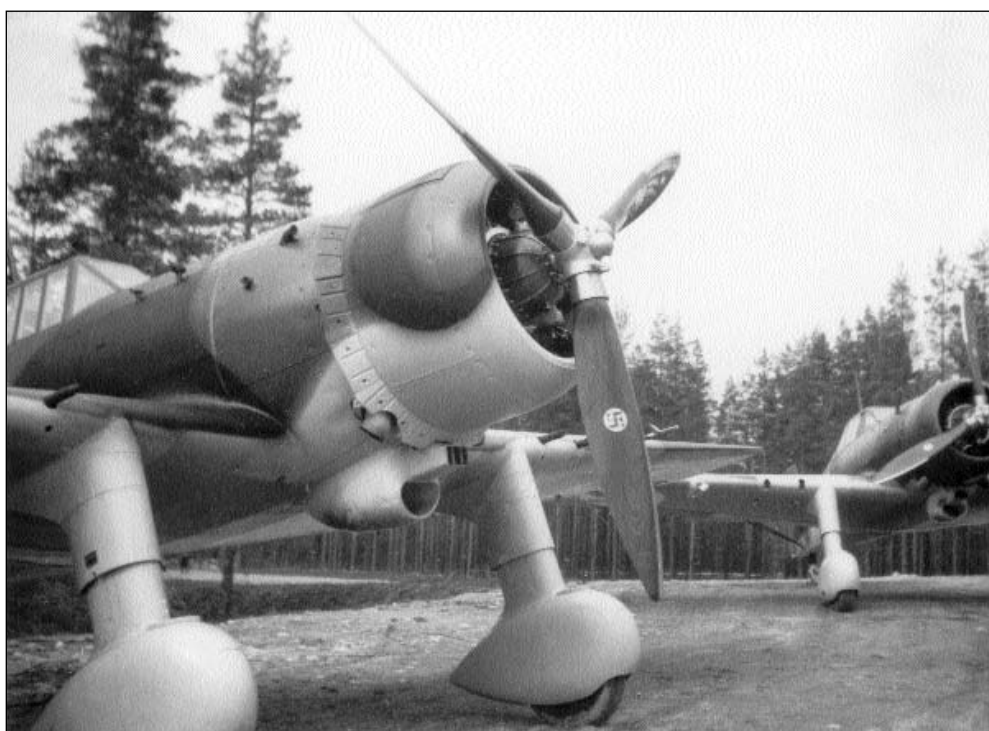
Vers midi, le commandement néerlandais a une bonne image de la situation. L'attaque des troupes aéroportées sur La Haye a échoué. Mais les troupes allemandes ont également investi Waalhaven et certains points plus au sud. La capture des ponts leur permet d'ouvrir une voie aux unités blindées. La ML doit essayer de neutraliser Waalhaven afin de couper l'approvisionnement des troupes aéroportées. La BomVA peut envoyer trois T.5, escortés par six D.21 de la 2^e JaVA.



Le Sgt Looijen (en veste de cuir) fut abattu et tué par des Messerschmitt. Ben de Geus (à g.) et Koos Roos (à d.), qui fut abattu le lendemain, volaient dans la même patrouille. Hein Bulten (2^e à d.) se posa avec le 245 à Hoorn. Sept missions furent effectuées sur le 235. *Sgt Looijen (with leather vest) was shot down and killed by Messerschmitts. Ben de Geus (left) and Koos Roos (right), who was shot down a day after, were in the same "patrouille". Hein Bulten (2nd from right) landed with his 245 near Hoorn. Seven combat missions were flown in the 235.*

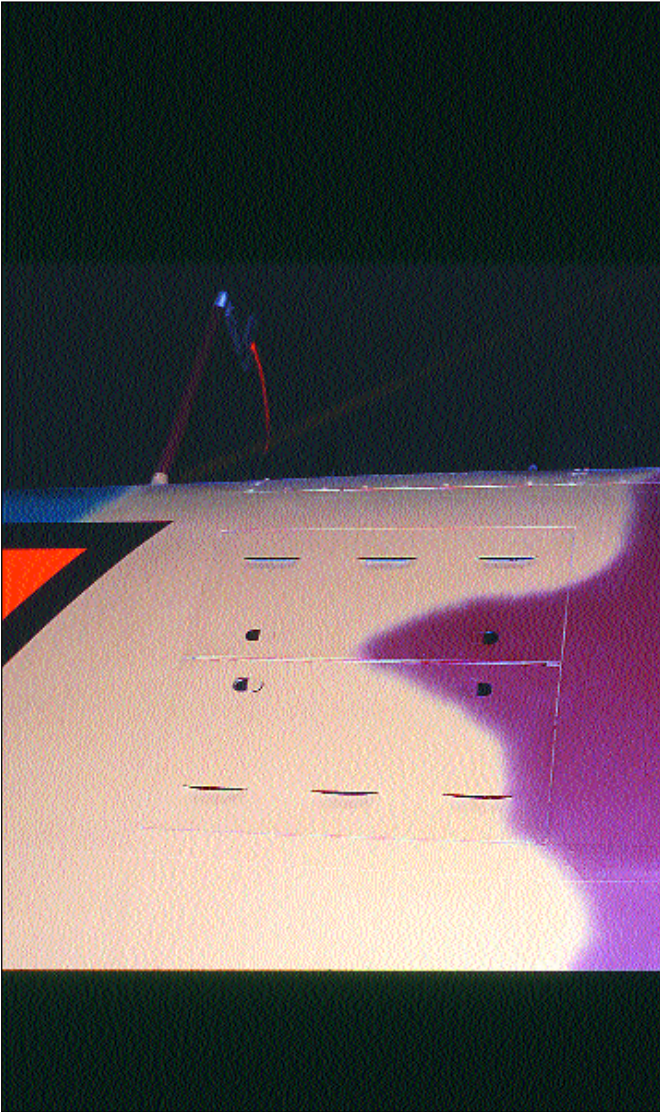


▲ Un D.21 sorti de l'usine VL de Kuorevesi, où étaient assemblés les D.21-Wasp.
A brand new D.21 at the Kuorevesi VL plant, where the Wasp-D.21 were assembled.



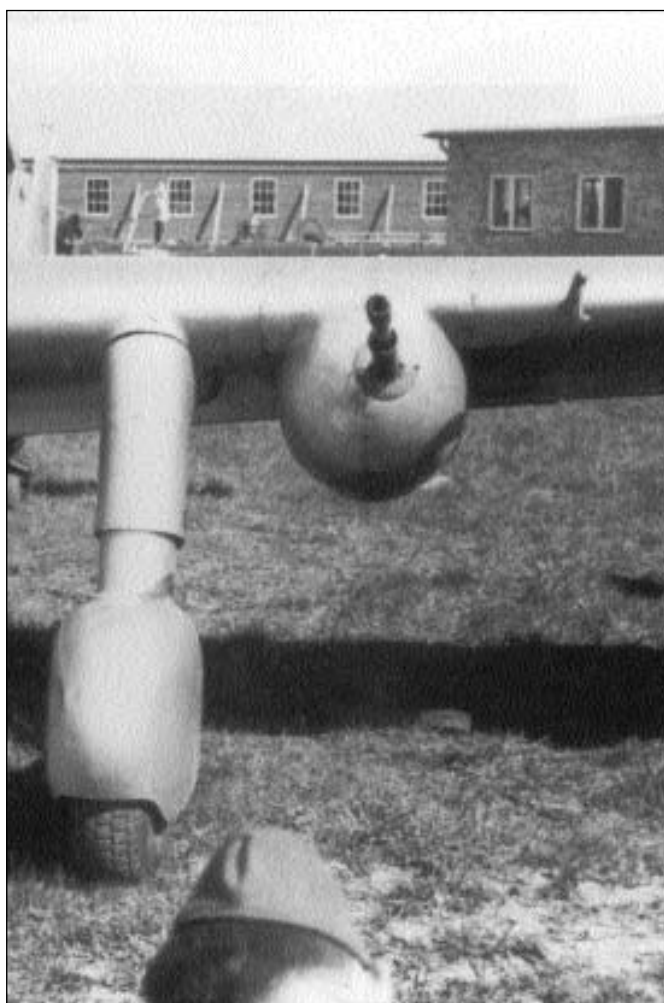
► & ▼ La série des 50 D.21-Wasp fut livrée en six mois. Les FR-146, FR-150 et FR-152 furent livrés en mai 1941 au LLv 30.
The 50 Wasp-D.21 series were delivered in six months. FR-146, FR-150 and FR-152 joined the LLv 30 in May 1941.







Les canons Madsen étaient logés dans de grosses gondoles sous la voilure. L'installation différait de celle du FR-76 finlandais pour le canon Oerlikon.
The Madsen guns were mounted in big fairings under the wings. The installation differed from the Finnish one for the Oerlikon guns.



IV-29	FR-146	Premier vol 2/04/41. Au LLv 30 26/05/41. Au LLv 10 28/09/41. Au LLv 30 14/11/41. Au LLv 30 24/07/42. Acc. att. 31/08/42. Au LLv 12 29/03/43. Acc. att. 12/12/43. Au LLv 35 01/06/44. Au LLv 14 15/08/44. Au LLv 28 14/10/44. Réformé 17/02/45. 456 h 45 min de vol. 2,5 victoires.
IV-30	FR-147	Premier vol 26/04/41. Au LLv 30 26/05/41. Abattu 09/07/41 (Adj Niemelä tué).
IV-31	FR-148	Premier vol 26/04/41. Au LLv 30 23/05/41. Au LLv 10 18/09/41. Au LLv 30 05/11/41. Dét. atq. aér. Tiiksjärvi 04/07/42. 235 h 25 min de vol. 3 victoires.
IV-32	FR-149	Premier vol 29/04/41. Au LLv 30 23/05/41. Acc. 11/06/41 (Lt Pietola tué). 16 h 50 min de vol.
IV-33	FR-150	Premier vol 08/05/41. Au LLv 30 26/05/41. Au LLv 10 18/09/41. Au LLv 30 05/11/41. Abattu 24/12/41 (Lt Lehtonen tué). 116 h 20 min de vol. 2 victoires.
IV-34	FR-151	Premier vol 08/05/41. Au LLv 30 26/05/41. Acc. 15/12/41 (Sgt Tolvanen tué). 148 h 15 min de vol.
IV-35	FR-152	Premier vol 109/05/41. Au LLv 30 23/05/41. Au LLv 35 04/12/41. Au LLv 14 11/08/44. Au LLv 28 14/10/44. Réformé 17/02/45. 770 h 15 min de vol.
IV-36	FR-153	Premier vol 09/05/41. Au LLv 30 23/05/41. Au LLv 10 18/09/41. Collision au combat avec I-153 (Lt Ukkonen). 72 h 40 min de vol. 1 victoire.
IV-37	FR-154	Premier vol 12/05/41. Au LLv 30 29/05/41. Au LLv 10 18/09/41. Au LLv 30 05/11/41. Au LLv 14 01/08/42. École 30/11/44. Acc. 05/08/47 (cadet Tuomikoski tué). 574 h 10 min de vol. 1,5 victoires.
IV-38	FR-155	Premier vol 14/05/41. Au LLv 30 29/05/41. Abattu 16/11/41 (Cne Karu). 155 h 15 min de vol.
IV-39	FR-156	Premier vol 13/05/41. Au LLv 30 30/05/41. Au LLv 10 18/09/41. Au LLv 30 05/11/41. Au LLv 14 01/08/42. Acc. att. 13/07/43. Au LLv 35 17/02/44. Réformé 23/02/45. 731 h 50 min de vol. 1,5 victoires.
IV-40	FR-157	Premier vol 19/05/41. Au LLv 30 30/05/41. Acc. att. 24/03/42. Au LLv 30 12/06/42. Au LLv 12 27/02/43. Dét. incendie électr. 21/06/43. 174 h 35 min de vol. 0,5 victoire.
IV-41	FR-158	Premier vol 20/05/41. Au LLv 32 06/06/41. Au LLv 30 21/08/41. Au LLv 14 12/11/42. Collision au sol avec FR-165 21/02/44. École 29/11/44. Réformé 13/09/48. 568 h 20 min de vol.
IV-42	FR-159	Premier vol 24/05/41. Au LLv 32 06/06/41. Au LLv 30 21/08/41. Au LLv 14 12/11/42. Acc. 05/01/43. 292 h 05 min de vol. 1,5 victoires.
IV-43	FR-160	Premier vol 28/05/41. Au LLv 32 24/06/41. Au LLv 30 21/08/41. Acc. att. 30/05/42. Au LLv 14 24/10/42. Au LLv 14 30/03/44. Au LLv 28 14/10/44. Réformé 17/02/45. 691 h 15 min de vol. 1 victoire.
IV-44	FR-161	Premier vol 10/06/41. Au LLv 32 24/06/41. Dét. atq. aér. Utti 11/07/41. 09 h 15 min de vol.
IV-45	FR-162	Premier vol 10/06/41. Au LLv 32 2/06/41. Au LLv 30 07/10/41. Acc. att. 22/02/42. Au LLv 30 20/06/42. Au LLv 12 27/02/43. Au LLv 35 26/05/44. Acc. 27/06/44 (S/C Karne). 285 h 15 min de vol.
IV-46	FR-163	Premier vol 17/06/41. Au LLv 32 24/06/41. Au LLv 14 20/08/42. Acc. att. 27/03/43. Au LLv 14 30/03/44. Réformé 28/04/45. 669 h 55 min de vol.
IV-47	FR-164	Premier vol 17/06/41. Au LLv 32 24/06/41. Au LLv 30 07/10/41. Abattu DCA amie 17/05/42 (Cne Naakka tué). 193 h 25 min de vol. 0,5 victoire.
IV-48	FR-165	Premier vol 18/06/41. Au LLv 32 24/06/41. Au LLv 30 07/10/41. Au LLv 35 23/11/42. Au LLv 14 01/02/44. Collision au sol avec FR-158 21/02/44. Au LLv 28 14/10/44. Réformé 17/02/45. 514 h 05 min de vol.
IV-49	FR-166	Premier vol 17/06/41. Au LLv 32 24/06/41. Dét. atq. aér. Utti 11/07/41. 5 h 10 min de vol.
IV-50	FR-167	Premier vol 02/03/42. Train rentrant. Au LLv 30 23/04/42. Au LLv 35 11/06/42. Acc. att. 22/05/44. Train fixe installé. Réformé 13/09/48. 160 h 20 min de vol.
V-1	FR-171	Premier vol 06/44. Au LLv 35 07/08/44. Acc. att. 30/07/48 (cadet Antikainen).
V-2	FR-173	Premier vol 21/06/44. Au LLv 35 14/08/44. Acc. att. 21/11/45 (Lt Töllikkö). 50 h 05 min de vol.
V-3	FR-172	Premier vol 06/44. Au LLv 35 20/08/44. Réformé 13/09/48.
V-4	FR-174	Premier vol 22/06/44. Au LLv 35 14/08/44. Dernier vol 13/09/48. 204 h 40 min de vol.
V-5	FR-175	Premier vol 28/11/44. Dernier vol 30/03/45. 2 h 55 min de vol.

FR-133

