

FOKKER G-1A

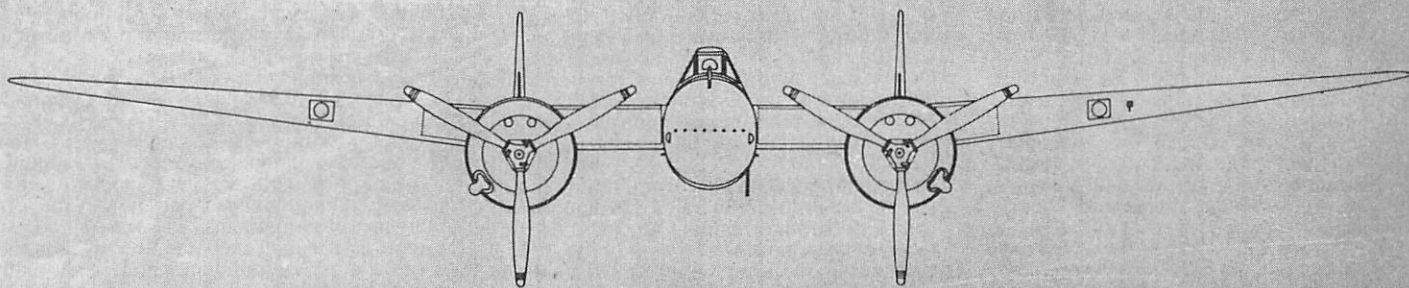
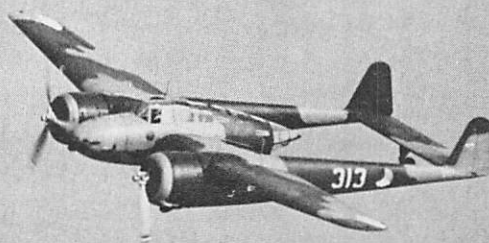
Avec deux moteurs Bristol Mercury VIII en étoile de 830 ch entraînant des hélices métalliques tripales.

Envergure	17,15 m
Longueur	11,50 m
Hauteur	3,37 m
Surface alaire	34,2 m ²
Poids vide	3 360 kg
Poids total	4 785 kg
Vitesse maximale	475 km/h
Vitesse de croisière	400 km/h
Plafond pratique	9 300 m
Autonomie	1 400 km
Armement : huit mitrailleuses FN/Browning M-36 de 7,9 mm fixes et une mitrailleuse mobile arrière.	

PLAN AU 1/100°

FOKKER G-1

par Harm J. Hazewinkel



Sensation du XV^e Salon de l'Aviation à Paris en 1936, avion de chasse le plus moderne de l'aviation militaire néerlandaise pendant les jours de guerre de mai 1940, le Fokker G-1 est sans aucun doute un des avions les plus importants de l'histoire aéronautique néerlandaise.

C'est en mars 1936 que l'«Ontwerp 129» (Dessin 129) fut mis en chantier, après un entretien entre Anthony Fokker et ses collaborateurs. Il était considéré comme primordial que le prototype soit prêt avant que le Salon de Paris, le plus important événement aéronautique d'Europe ouvre ses portes, le 13 novembre 1936. Et en effet, l'avion fut prêt pour être exposé, bien qu'il n'ait pas fait son premier vol à ce moment. Avec l'autre chasseur néerlandais, le Koolhoven FK-55, et le bimoteur Potez 63, le G-1 fut considéré comme un des avions les plus intéressants du Salon. «Merveille technique des usines Fokker» écrivait «l'Écho des Ailes», «une production sensationnelle... l'avion de demain... répondant au dernier programme de l'Armée de l'Air» disait le «Figaro», et «L'Intransigeant» écrivait «va permettre de mettre au point divers éléments de tactique, puis une tactique complète». Et dans l'«Excelsior» on lisait «l'une des supériorités écrasantes du Fokker G-1 : son armement... «Le Faucheur» du grand constructeur hollandais est le clou de ce Salon».

En effet l'armement du chasseur néerlandais était assez remarquable pour l'époque : deux canons Madsen de 23 mm et deux mitrailleuses Madsen de 7,9 mm dans le nez, et la possibilité d'une mitrailleuse à l'arrière. Ainsi le G-1 était l'un des avions les plus lourdement armés de ce Salon, et le surnom «Le Faucheur» qu'on lui avait donné (probablement à l'instigation d'Anthony Fokker lui-même qui

était assez habile sur le terrain de la propagande) était sans doute mérité. Le surnom, aussi cité en langue néerlandaise («De Maaier»), n'entra néanmoins jamais dans l'usage courant, et l'avion resta seulement connu comme G-1.

Le G-1 était un avion de chasse biplace, bi-moteur et bipoutre. Le prototype avait deux moteurs Hispano-Suiza 80-02 de 750 ch à 3500 m et 2400 tours. Ces moteurs donnaient néanmoins beaucoup d'ennuis et on employa sur les avions de série soit des moteurs Bristol Mercury VIII de 830 ch, soit des Pratt & Whitney Twin Wasp Junior SB4G de 750 ch. Le G-1 était de construction mixte, avec une nacelle centrale qui donnait place à deux ou trois occupants, pour la moitié avant de structure tubulaire recouverte de tôle, pour la moitié arrière de construction en bois. Les ailes avaient une structure bilongeron en bois, l'avant des poutres, également en bois, étant riveté à un arrière monocoque en métal. Les surfaces mobiles étaient de structure métallique recouvertes de tôle.

Plus tard, en particulier après le succès du P-38 «Lightning» pendant la deuxième guerre mondiale, on a avancé que Fokker avait été le premier à utiliser le principe des deux fuselages sur un chasseur bimoteur. C'est une prétention exagérée car l'idée du bipoutre était déjà universellement acceptée sur des avions de transport, des hydravions ou même des chasseurs monomoteurs, comme pour exemple le Hanriot H. 115. On peut plus raisonnablement dire qu'on attendait seulement le moment où quelqu'un prendrait la décision de construire en série un avion de chasse selon cette formule. Notons qu'en Tchécoslovaquie l'ingénieur Slechta construisit le Praga E-51 qui ressemblait beaucoup au G-1, sans qu'on puisse prouver

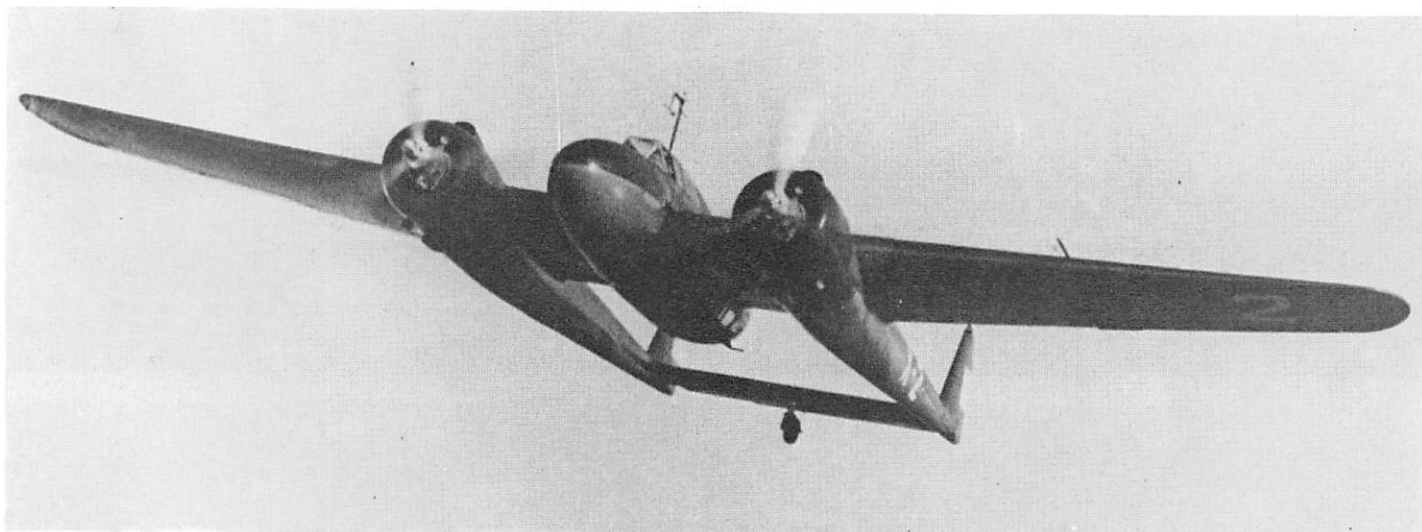
qu'il s'était inspiré de l'idée de Fokker. On peut juste constater que le G-1 fut le premier chasseur construit en série sur cette formule, à être utilisé par une force aérienne.

LES DÉBUTS

Le premier vol du prototype, marqué X-2 (n° Fokker 5419), eut lieu quatre mois après que l'avion ait fait son apparition au Salon, le 16 mars 1937. Ce vol fut exécuté sur l'aérodrome de Welschap, près d'Eindhoven, et non pas à Schiphol, où se trouvaient les usines Fokker. La raison officiellement donnée, que Schiphol était trop marécageux à ce moment de l'année, n'était pas illogique. Quelques jours avant, un Douglas de la KLM avait eu des ennuis à cause de l'état du terrain, mais il est probable que ce fut également pour des raisons de sécurité que cet aérodrome fut choisi. Notons que les chasseurs Fokker D-XXI et Koolhoven FK-55 firent aussi leurs premiers vols depuis ce terrain. Le G-1 fut donc transporté par bateau ponté des usines Fokker à Eindhoven et, pendant la nuit, par une route spécialement choisie à cause des dimensions de l'appareil, du port fluvial d'Eindhoven à Welschap. Ce fut le pilote tchèque Mares, ancien pilote des usines Avia, qui décolla pour la première fois avec le G-1, le 16 mars à 16 heures 30 environ. Un deuxième vol fut exécuté le lendemain, et le 18 mars se faisait le premier vol avec rétraction du train d'atterrissage. En plus de Mares, Armand Eyraud le Chef-Mécanicien de la firme française Satas (fournisseur de l'installation hydraulique) fut le premier passager à voler sur le G-1.

Après les vols d'essais à Welschap, le prototype du G-1 fut montré aux autorités militaires à Soesterberg le 14 avril. A cette occasion les pilotes militaires avaient la possibilité

Avion-vedette de l'industrie hollandaise de 1936 à 1940, avion miracle aux yeux de l'État-Major néerlandais qui le considéra tour à tour comme : un chasseur, un croiseur aérien, un bombardier en piqué, un avion de reconnaissance il montra de telles qualités, que les Allemands qu'il avait affronté s'en emparèrent...



Pour l'année 1936, le bifuselage Fokker G-1 était non seulement un appareil de conception audacieuse mais aussi très moderne. Ci-dessus, le prototype X-2 que l'on retrouve, ci-contre, très entouré pendant une démonstration à Ypenburg.

d'essayer le nouveau chasseur. Les débuts du G-1 ne se firent pas sans ennuis ni sans difficultés. L'enthousiasme un peu factice du Salon avait fait place aux expérimentations quotidiennes. Et elles ne furent pas tout à fait sans problèmes. Ennuis mineurs seulement et auquel il était simple de remédier ; l'emplacement du feu de position de queue. Le règlement néerlandais parlait d'un feu, et le G-1 en avait deux. Modifier un règlement est toujours une affaire de longue haleine ! On décida alors de mettre un des feux hors service... Plus sérieuses étaient les difficultés que donnaient les moteurs Hispano-Suiza, en particulier leur refroidissement. Le 24 septembre 1937, pendant un vol de démonstration par le pilote d'essais de Fokker, Emil Meinecke avec à bord un pilote militaire

turc, Enver Akoylou, un des moteurs, dans un piqué à pleine puissance, s'arrêta avec une grande flamme, un des compresseurs ayant explosé. Ce ne fut que par une manœuvre de grand style que la catastrophe fut évitée. Un peu plus tard, en octobre 1937, les moteurs du prototype furent remplacés par des Pratt & Whitney Twin Wasp Junior, moteurs qui furent également choisis pour la commande espagnole dont nous parlerons plus tard.

Le G-1 avec les moteurs Pratt & Whitney était connu comme G-1 B ou «Petit G-1». Le «Grand G-1» ou G-1A fut le modèle finalement commandé par le «Luchtvaartafdeling» (LVA — Division aérienne) néerlandais. Le LVA n'avait jamais été très enthousiaste pour le moteur français mais avait aussi beaucoup

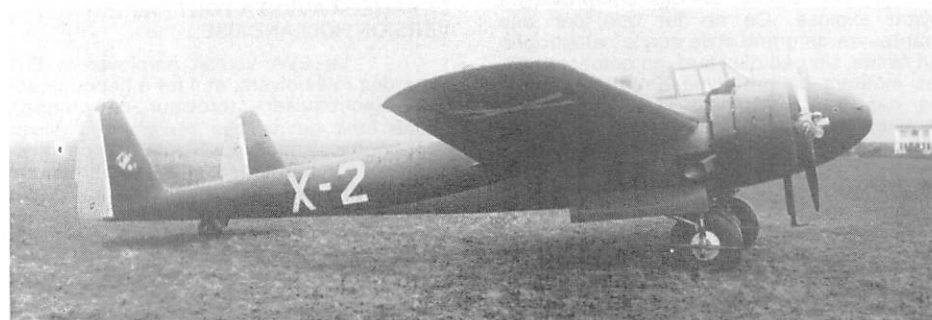
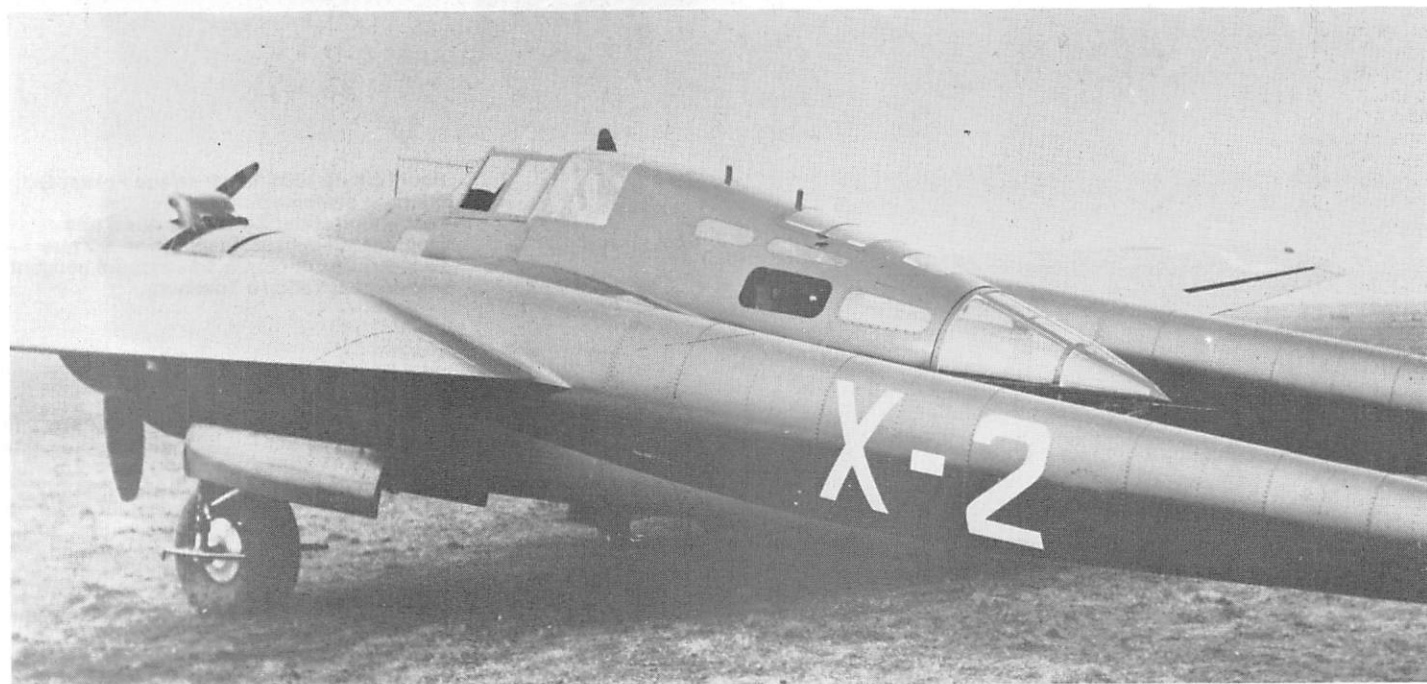
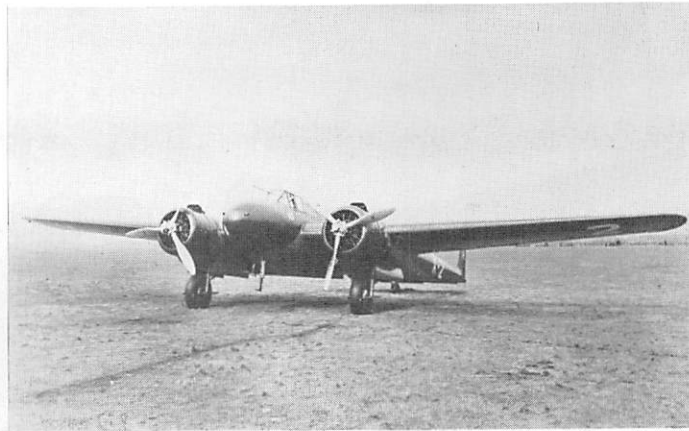
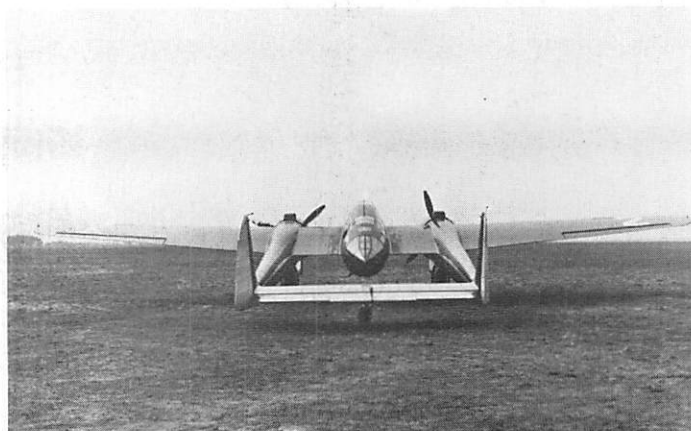
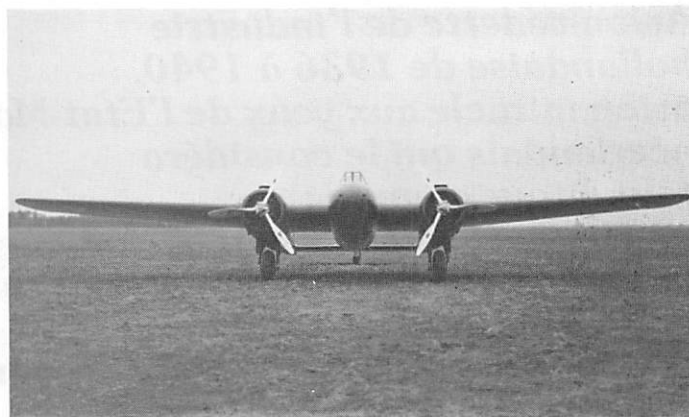
insisté sur une raison d'uniformité : les avions de bombardement T-V (voir Fana n° 36) et les chasseurs D-XXI (voir Fana n° 85 à 87) utilisant le moteur Bristol Mercury VIII et on voulait également employer ce moteur, dont on espérait des performances meilleures, sur le G-1. Le diamètre du Mercury plus grand que les Hispano ou Pratt & Whitney entraînait une extension de l'envergure de 16,52 à 17,16 mètres, d'où le nom «grand G-1». Plus simplement, les deux versions furent aussi désignées comme «G-1 Wasp» et «G-1 Mercury».

LE FAMEUX AVION A TOUT FAIRE : VERSION HOLLANDAISE...

Le LVA voulait employer le G-1 dans des rôles divers, et il fut à l'époque appelé «jachtkruiser» (croiseur de chasse). L'idée était de ne pas seulement l'utiliser pour la chasse, mais aussi pour la reconnaissance, le bombardement et le bombardement en piqué. Fokker avait reçu des Danois, qui étaient aussi intéressés par le G-1, des détails sur le Junkers Ju 87 «Stuka» qu'ils avaient également essayé. Ils émettaient même l'opinion que le G-1 faisait un meilleur bombardier en piqué que l'avion allemand... Aussi, Fokker installa des volets de freinage



Jachtkruiser Fokker G-1.



FOKKER G-1

Sur cette page, différentes vues du «vrai» prototype X-2 dévoilent sa configuration spéciale sous tous les angles et le fini de sa construction.



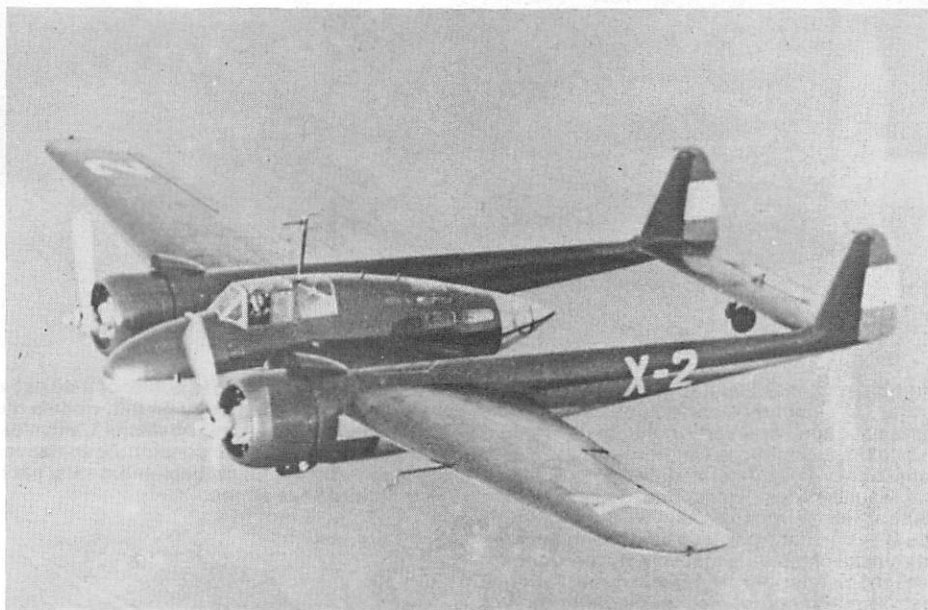
hydrauliques sous les ailes du G-1 numéro 302, qui réduisirent la vitesse maximale en piqué de 650 à 480 km/h. L'idée ne fut pourtant pas suivie, pas plus que d'équiper un G-1 avec une baignoire sous le fuselage pour l'observation. L'avion ainsi modifié, le numéro 304 fut plus tard reconstruit dans sa forme originale. L'avion de série finalement commandé par le LVA avait été très modifié si on le compare au prototype. L'armement fut un des sujets sur lequel beaucoup de discussions eurent lieu. Il consista en 8 mitrailleuses FN/Browning M-36 de 7,9 mm dans le nez et une mitrailleuse à l'arrière. La raison de cette prédilection des autorités militaires pour les mitrailleuses préférées à des canons est inconnue (notons que le bimoteur T-V avait un canon Solothurn dans le nez). Mais les pilotes furent, après les jours de guerre de mai 1940, d'opinion que l'armement laissait à désirer...

Dans les avions de production le réservoir d'essence qui se trouvait derrière le pilote fut éliminé, tous les réservoirs de carburant trouvant leur place dans les ailes. Ce changement donnait la possibilité de faire du G-1 un avion triplace, avec un observateur/opérateur de TSF installé à la place du réservoir. Le «Nationaal Luchtvaart Laboratorium» (Laboratoire de l'Aviation Nationale) n'était pas convaincu que la partie arrière du fuselage ovalaire serait assez robuste pour que l'observateur y trouve place. En avril 1939 Fokker donnait la preuve, assez primitive mais convaincante, de la solidité de son avion en mettant un poids de 700 kg de sacs de sable dans le fuselage, sans ennuis particuliers. Néanmoins, pendant les jours de la guerre aucun G-1 ne fut employé en triplace...

La commande du LVA pour 36 avions du type G-1A fut signifiée le 21 octobre 1937. Le prix était de 112 500 florins, sans moteurs. Les avions furent numérotés 300 à 335 (c/n 5521 à 5556). Le prototype du G-1A était le 301, qui fit son premier vol le 8 novembre 1938 : le prototype original X-2 étant devenu le prototype du G-1B. Notons que l'immatriculation X-2 fut utilisée sur d'autres G-1 pendant leurs vols d'essais.

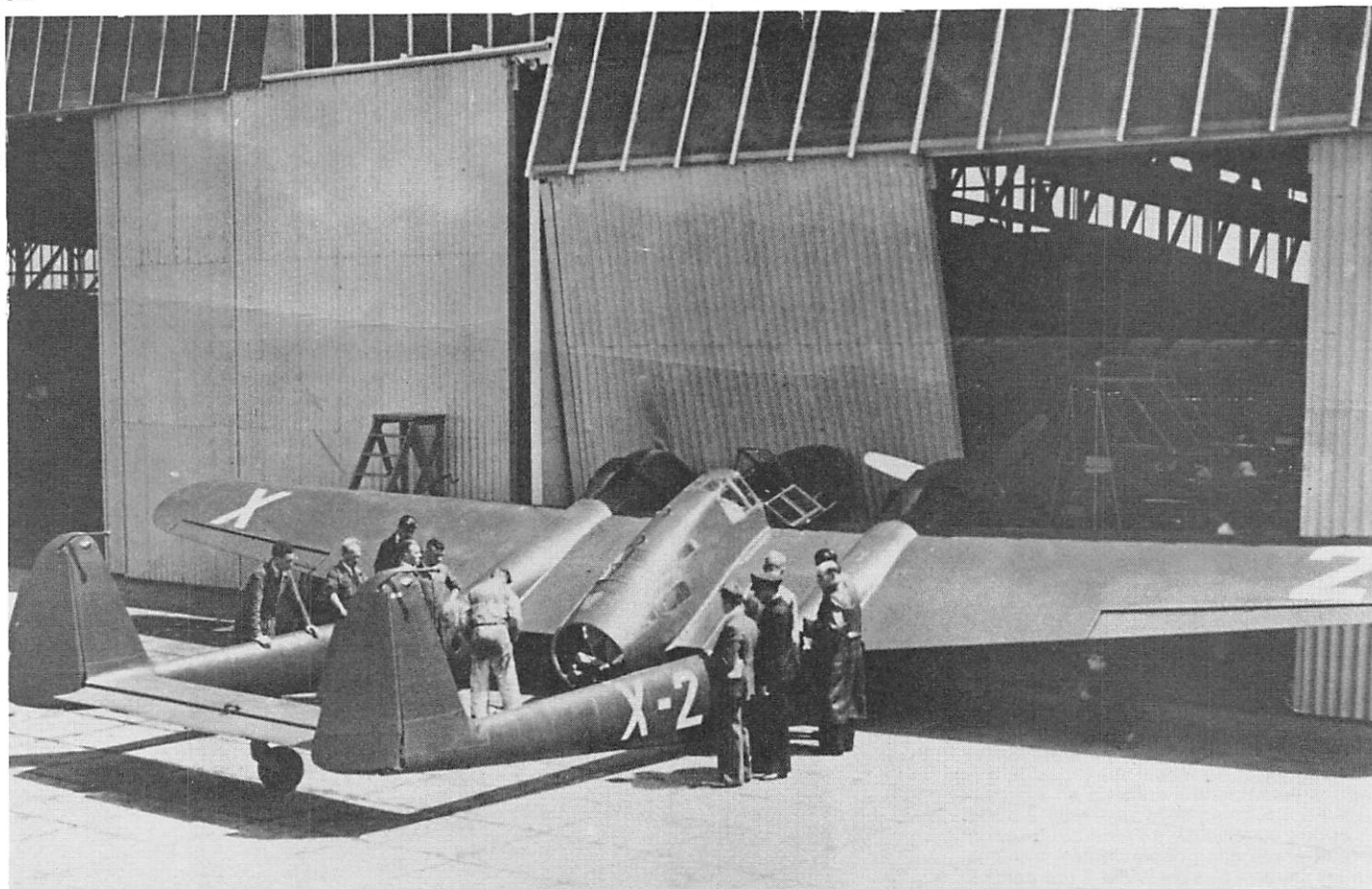
INTÉRÊT INTERNATIONAL

Dès le début de son existence, beaucoup de pays montrèrent de l'intérêt pour le Fokker G-1. Il semble même que bien avant que l'avion soit envoyé à Paris en 1936, une délégation espagnole républicaine (se faisant passer pour une délégation sud-américaine) avait déjà vu le prototype à Schiphol. Comme le gouvernement néerlandais — de même que les autres gouvernements — était assez hésitant pour livrer des avions à l'Espagne (bien que l'embargo n'ait été décidé qu'en mars 1937) il n'était pas de bonne poli-



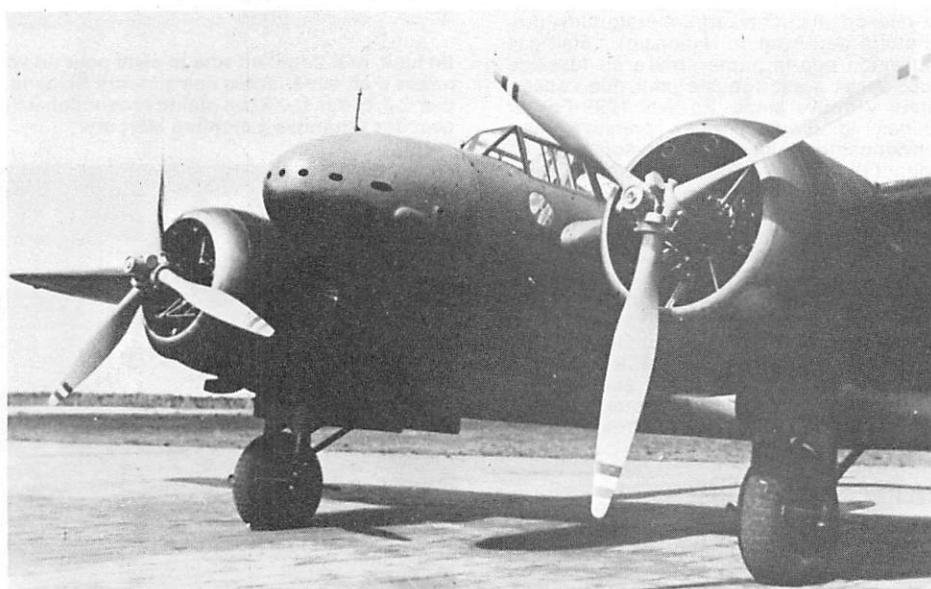
En haut, le X-2 roulant vers la piste pour un vol d'essai et ci-dessus, en vol. On note les prises d'air supérieures des moteurs Hispano. Ci-dessous, les chaînes de montage parallèles des G-1 et des D-XXI en pleine production à l'usine Fokker de Amsterdam-Noord. Les G-1 sont des «grands» à moteurs Mercury.





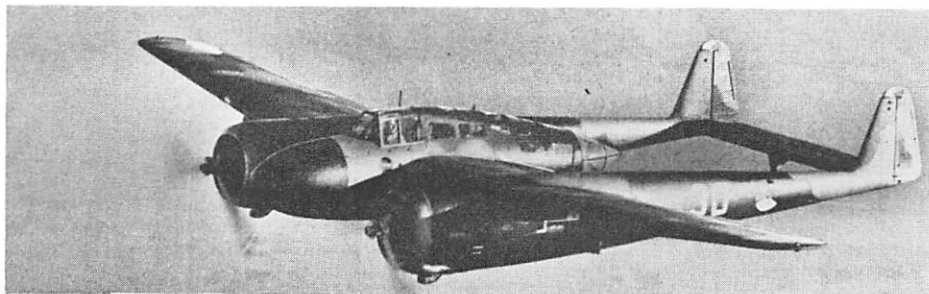
tique de souligner l'intérêt espagnol pour le Fokker G-1. Quoi qu'il en soit, les Espagnols passaient une première commande pour 12 avions, plus tard pour le prototype et 25 avions, d'abord par l'intermédiaire de la Société Française des Transports Aériens (un client assez improbable pour un avion de ce type !) et plus tard par le biais d'un acheteur plus vraisemblable, le gouvernement esthonien, représenté par l'ingénieur Ernst Tiivel. Ces avions reçurent des moteurs Pratt & Whitney, et leur armement consistait en deux canons Madsen, deux mitrailleuses FN/Browning dans le nez et une mitrailleuse FN/Browning à l'arrière. La livraison de ces avions fut très retardée, bien que le début de septembre 1938 «un personnage venant de France» fasse son apparition de temps à temps chez Fokker pour suivre les progrès de la construction. Le premier avion de production de cette série ne vola que le 21 avril 1939, avec l'Esthonie dans le rapport de vol comme client officiel. Nous rencontrerons plus tard les avions espagnols, sous la désignation «G-1 finlandais» (probablement parce qu'ils furent offerts à la Finlande en 1939) en service dans le LVA, puisqu'ils gagnèrent jamais l'Espagne à cause de l'embargo néerlandais et de la fin de la guerre civile en 1939. Un grand nombre de pays envoyaient des pilotes et des experts aux Pays-Bas pour examiner le G-1. La Finlande, déjà acheteur de beaucoup d'avions néerlandais dont récemment le chasseur D-XXI, fut le premier pays pour lequel des démonstrations eurent lieu le 22 juin, en août et septembre 1937 le capitaine Magnusson, qui était aux Pays-Bas pour prendre livraison des D-XXI finnois, exécuta des vols d'essais avec le G-1. De l'un de ces vols il revint avec le nez (du G-1, bien entendu) enfoncé, après un vol en piqué où il atteignit une vitesse de 650 km/h. La Finlande, à ce moment privilégiait néanmoins les bombardiers, et acheta des Bristol «Blenheim» en Angleterre. Le capitaine finlandais O. Ehrnrooth fit encore des vols d'essais en février

Le personnel de hangar de Schiphol a dû estimer que les pilotes devraient laisser leurs avions à la porte avant de frapper... En fait, victime d'une panne de freins le 4 juillet 1939, le pilote Sonderman ne put éviter l'obstacle. L'avion est un «faux» X-2, c'est en vérité le n° 358 autour duquel une petite troupe consternée évalue les dégâts. En mai 1940, le 358 se trouvait encore à l'usine Fokker et fut probablement saisi par l'occupant allemand. Ci-dessous, ce G-1A exhibe les orifices de ses armes.

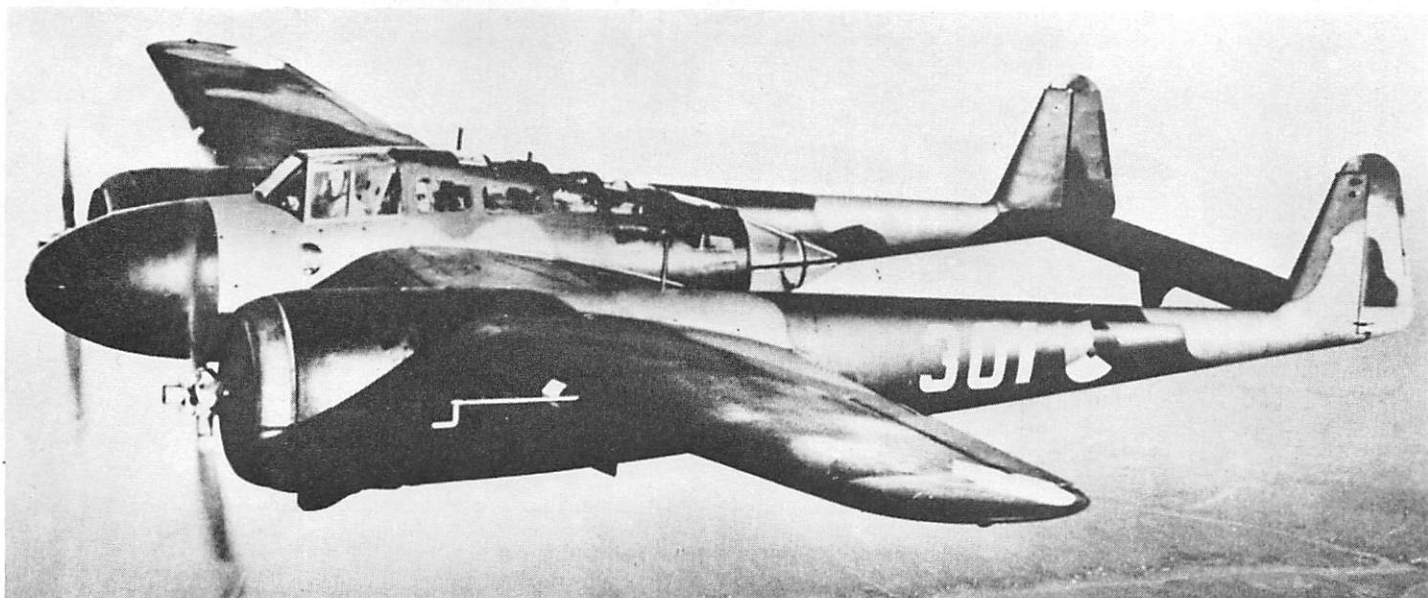


et mai 1939 et en tira des conclusions très satisfaisantes. Mais lorsque quelques G-1 de la commande espagnole qui étaient prêts furent offerts à la Finlande en septembre 1939, ce pays considéra trop élevé le prix des avions. Pendant la Guerre d'Hiver contre les Soviétiques en janvier 1940, la Finlande mon-

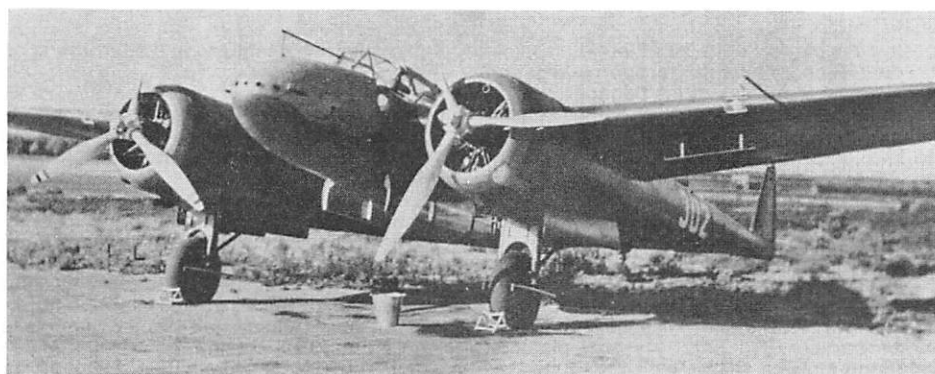
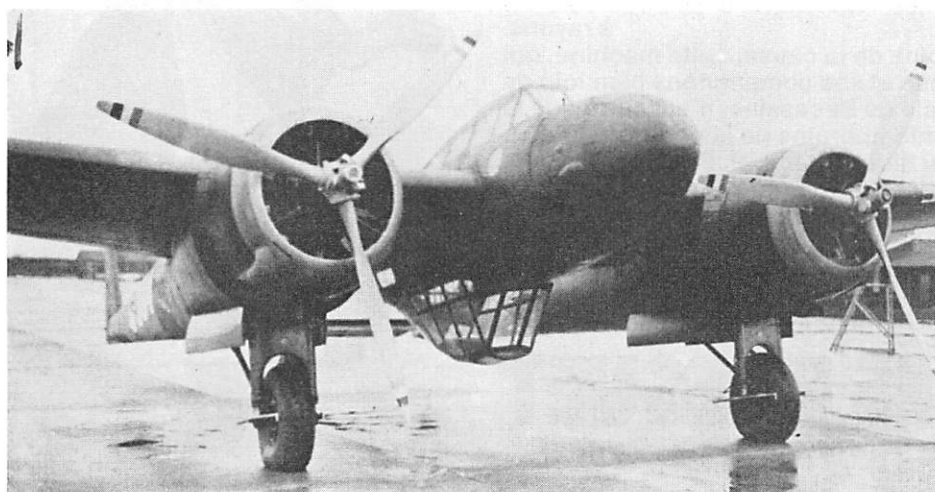
tra finalement de l'intérêt pour une série de 18 G-1, à livrer sous bref délai. La Finlande avait à livrer les moteurs et les hélices, mais rien ne se matérialisa. Les G-1 finlandais n'existèrent finalement que dans la littérature... De l'autre côté de l'Europe, de Turquie, on envoya aussi une mission pour voir le G-1.



FOKKER G-1

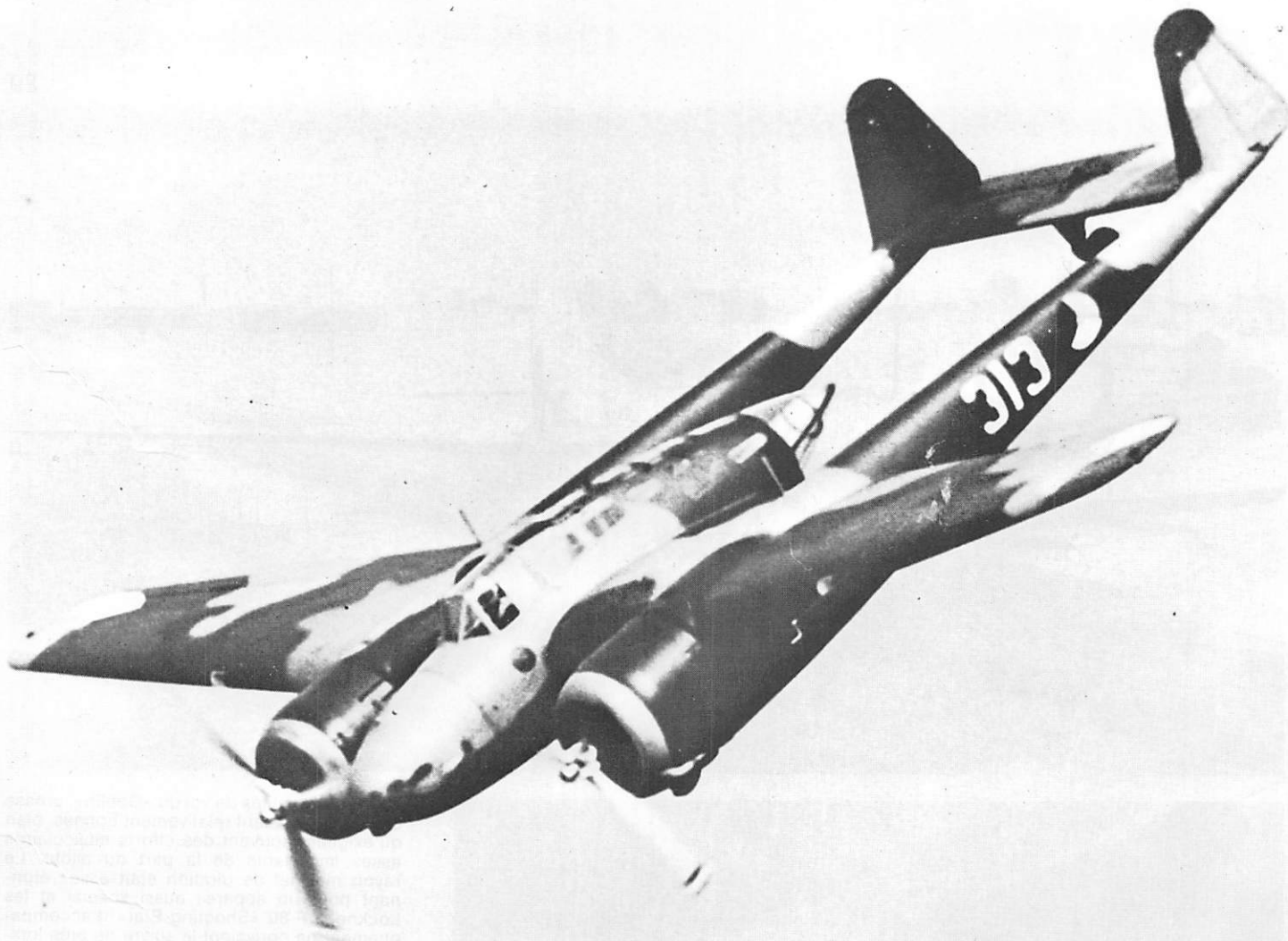


Le 302, après un changement de nez, vola quelques temps sous le n° 30. On en profita chez Fokker pour retoucher la photo et le changer en 301... Ci-dessous, le 304 avec sa baignoire. En bas, le 302 avec des freins de piqué.



Le 16 novembre, le lieutenant H. Leegstra, pilote d'essais chez Fokker, fit des vols de démonstration suivis de vols pour les membres de la délégation. Il ne semble pas que les expériences subies par le pilote Akoylou en septembre aient empêché la Turquie à s'intéresser encore plus à l'avion néerlandais. Aucune commande ne fut, néanmoins, enregistrée.

Ce fut le même cas avec la Suisse, dont une délégation visita l'usine Fokker le lendemain, le 17 novembre 1937. La mission était composée de quatre officiers des troupes d'aviation de la Confédération Helvétique, et trois d'entre eux firent aussi des vols d'essais, y compris de l'acrobatie. Mais aucune commande ne suivit. Avec le Danemark, Fokker connut plus de succès. Après que des pilotes d'essais, parmi eux le capitaine Laeum, aient essayé le G-1 le 22 septembre 1938, une commande fut passée pour douze avions à construire sous licence chez Flyvertroppernes Vaerksteder (Ateliers des forces aériennes) à Klovermarken, qui avaient déjà construit le D-XXI. La commande fut passée en janvier 1939, des liasses de dessins et des pièces de rechange furent envoyés en Danemark, où on commença la construction en septembre. Aucun des G-1 n'était néanmoins terminé avant l'occupation allemande. Les Danois prévoyaient d'utiliser le G-1, avec des moteurs Mercury, également comme bombardier et l'avion reçut les équipements permettant d'emporter 500 kg de bombes, outre l'armement ordinaires de canons et mitrailleuses. Dans le système danois d'appellation le G-1 était désigné IV R, et les avions étaient destinés à la 3^e Eskadrille.



FOKKER G-1

par Harm J. Hazewinkel

(suite du n° 123)

La Suède aussi commanda des G-1, armés des canons Madsen ou Bofors. Après les vols d'essais d'une mission suédoise avec parmi les experts le capitaine Bjuggren, en janvier 1939, un contrat pour 18 G-1 fut signé le 5 avril 1940, avec une option pour encore 77 machines à construire sous licence. Il est superflu de dire que la guerre empêcha toute réalisation de cette belle série.

Il est moins connu que la firme hongroise Manfred Weiss envisageait de construire le G-1 sous licence. Un contrat préliminaire était déjà signé quand la guerre mit fin à ces perspectives.

De France vint le colonel Paul Badré, qui essaya le G-1 à Amsterdam en 1939. Il considéra ses performances néanmoins inférieures à celles des avions français de la même classe comme les Potez 63 et Bréguet 690. Les autorités belges examinèrent aussi G-1 tandis que le 302 était envoyé au Salon d'Aviation de Bruxelles en juin 1939, mais ce pays voisin ne commanda pas non plus le chasseur néerlandais...

L'AVANT GUERRE ET LE PREMIER COMBAT AÉRIEN

La production du G-1A pour le LVA connut beaucoup d'ennuis, en partie à cause des moteurs, dont la livraison était assez lente. De plus les usines Bristol n'étaient pas d'accord avec le mode de montage des moteurs. Par manque d'une grande capacité de

production chez Fokker, des pièces du G-1 (comme d'ailleurs du S-IX d'entraînement) furent construites par l'usine de constructions mécaniques Werkspoor à Amsterdam.

Le premier G-1 destiné au LVA, le 302 fut essayé par le pilote d'usine Gerben Sonderman le 11 avril 1939, et ensuite par le lieutenant De Zwaan. Les essais furent continués le 6 juillet, et l'avion accepté. Il resta néanmoins quelque temps chez Fokker où on y installait un autre type d'extincteur et où on améliorait le système hydraulique. Les premiers avions dont le LVA prit possession furent par conséquent les 304 et 305, livrés à Soesterberg le 10 juillet 1939. Ce fut le 304 qui reçut la «baignoire» vitrée pour la reconnaissance, mais ces essais ne furent pas satisfaisants et le LVA commanda pour cette mission 18 Dornier Do 215 à l'Allemagne, qui ne furent jamais livrés...

Les 36 G-1A furent tous pris en charge en 1939, le dernier à être livré fut le 300, qui fut terminé avec des pièces du 314 qui avait capoté à Bergen. Les avions furent utilisés par les 3^e et 4^e Jachtvliegtuig Afdeling (JaVA-escadrille de chasse), aussi connus comme les 3^e et 4^e escadrille du 2^e groupe de défense aérienne du territoire du 1^{er} Luchtvaartregiment (Régiment d'aviation) en abrégé hollandais : 3 et 4-II - 1 LvR. Ils se trouvaient respectivement à Waalhaven, l'aéroport de Rotterdam d'avant-guerre (maintenant disparu) et à Bergen, au Nord de la Hollande.

En outre, Fokker avait toujours sur les bras les G-1B, commandés par l'Espagne. Quand il se révéla que la Finlande n'était pas non

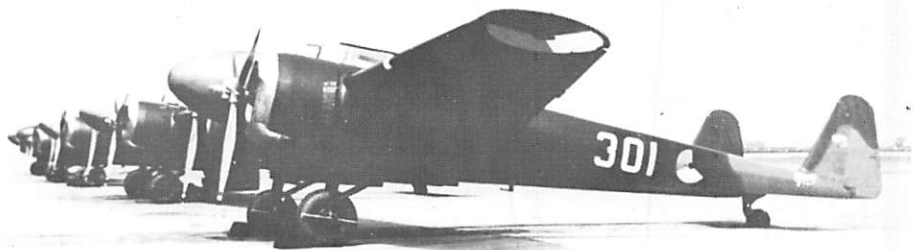
plus intéressée, Fokker commença des négociations en octobre 1939 avec les autorités néerlandaises pour vendre ces avions du LVA. La commande fut passée le 30 décembre 1939, les avions à livrer à partir de juin 1940. Ces avions reçurent les numéros 341 à 365 (c/ns 5557 à 5584) tandis que le prototype X-2, qui serait aussi pris en charge par le LVA, recevrait le numéro 366 (en fait, cet avion restait chez Fokker). Les avions du type G-1B étaient destinés à équiper la 2^e Jachtvliegtafdeling du Jachtgroep Veldleger (groupe de chasse d'armée), ou, autrement dit, la 2^e escadrille du 5^e groupe du 2^e régiment (2-V-2 LvR). En mai 1940 ces avions, qui n'étaient pas encore armés, restaient encore sous l'administration du Luchtvaartbedrijf (Service de l'Aviation). Les G-1B devaient être armés de 2 canons Hispano de 20 mm et 2 mitrailleuses FN/Browning de 7,9 mm, dans le nez. Quand il se révéla que le poids des canons Hispano était tel qu'on ne pouvait pas les utiliser sans nuire au centrage, il fut décidé d'employer des canons Oerlikon du même calibre.

Pendant la période de neutralité, le Marine Luchtvaartdienst (MLD - aviation navale) montra aussi de l'intérêt pour le G-1. Le 23 septembre 1939 le Chef d'Etat Major de la Marine demanda au Commandant en Chef de l'Armée et de la Marine d'affecter 12 des 23 G-1 alors disponibles, à son service pour la défense des installations maritimes, en particulier la base navale de Den Helder. Cette demande fut rejetée, mais le 11 janvier 1940 le commandement naval revint à la charge et proposa d'envoyer 8 équipages complets à la LVA pour s'entraîner, et de stationner quelques G-1 sur la base De Kooy d'où les équipages pourraient continuer à voler avec ces machines. Le commandant de la défense aérienne (qui était dans la structure de l'armée néerlandaise en 1940 - responsable pour l'aviation et pour la D.C.A.) fut

Comme c'était le cas dans toutes les aviations continentales, les Hollandais croyaient pouvoir affronter la Luftwaffe avec quelques dizaines d'avions de chaque type en service...



Page précédente, le 313 en vol donne un excellent aperçu du camouflage hollandais. Ci-dessus, après le bombardement de Bergen le matin du 10 mai 1940, on camoufle en hâte les G-1 encore disponibles à côté du Egmonderweg. Les soldats hollandais courent se mettre à l'abri à l'approche d'une nouvelle vague d'avions allemands... A droite, le (véritable) 301 aligné en tête de G-1 neufs.



néanmoins d'avis que la défense aérienne du territoire devait rester sous la direction d'un seul chef, et que, si la marine avait trop de pilotes, ils pourraient être plus utiles une fois intégrés dans la chasse néerlandaise... En définitive aucun G-1 ne fut employé par le MLD.

Jusqu'à l'invasion allemande de mai 1940, les forces aériennes néerlandaises se bornaient à faire respecter la neutralité du pays contre les avions allemands ou alliés qui violaient l'espace aérien néerlandais. Pendant une de ces alertes, le 306 entra en collision avec un D-XXI près de Purmerend, le 6 janvier 1940 ; l'équipage du G-1 put se sauver en parachute, le D-XXI regagnant Soesterberg avec son train d'atterrissage endommagé.

Le premier combat aérien où fut impliqué le G-1 se produisit à l'aube du 28 mars 1940. Deux G-1 appartenant au 3^e JaVA à Waalhaven décollèrent pour intercepter l'Armstrong Whitworth «Whitley» N1357 du Squadron No.77 qui rentrait d'une mission de lancement de tracts sur l'Allemagne. Comme l'avion britannique n'obéissait pas aux si-

gnaux indiquant qu'il devait atterrir, les deux G-1 encadrèrent l'appareil anglais, l'un volant en avant du «Whitley», l'autre en arrière. Ce fut ce dernier, piloté par le lieutenant de réserve (ancien pilote de la KLM) P. Noomen, qui ouvrit finalement le feu, obligeant le «Whitley» à faire un atterrissage forcé dans un pré à proximité de Rotterdam. L'avion prit feu et un des membres de l'équipage trouva la mort en se parachutant à trop basse altitude. Les quatre autres Anglais, dont un blessé dans le dos par les balles des mitrailleuses néerlandaises, furent internés.

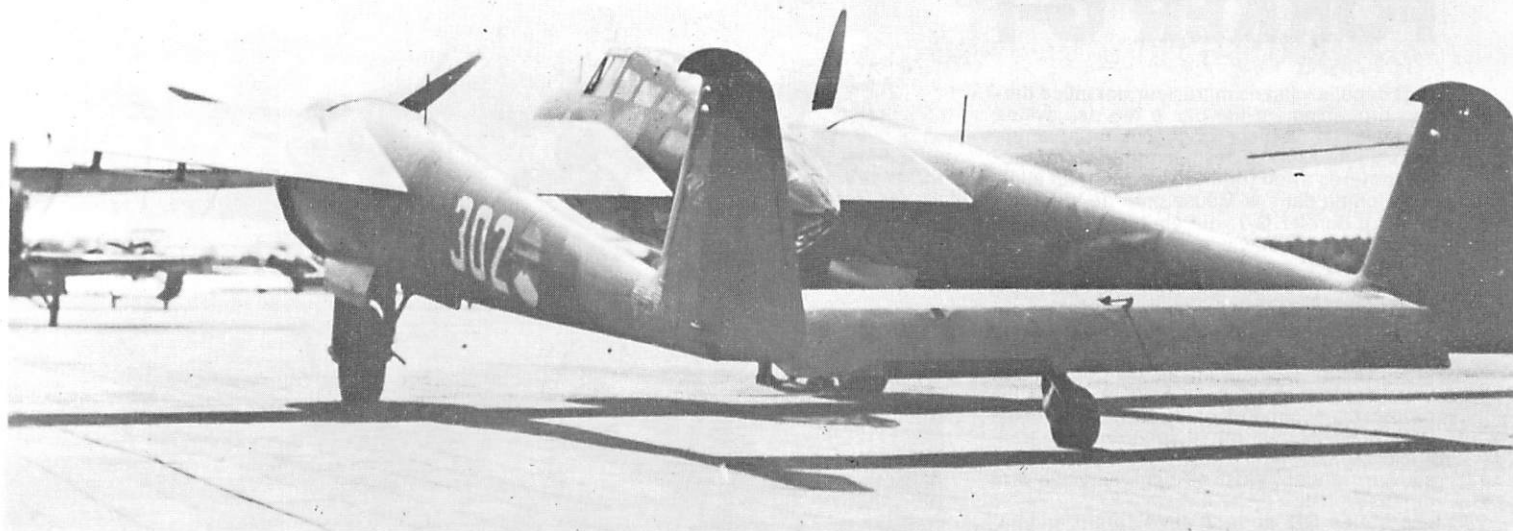
LES CINQ JOURS NOIRS DE MAI 1940

Quand les Allemands envahirent les Pays-Bas, à l'aube du 10 mai 1940, Le «Wapen der Militaire Luchtvaart» (l'Arme de l'aviation Militaire, ainsi que le LVA avait été rebaptisé le 1^{er} juillet 1939) avait en dotation 23 des 36 G-1A et aucun des G-1B disponibles. Le 3^e JaVA à Waalhaven avait les n^{os} 302, 309, 311, 312, 315, 319, 328, 329, 330, 334 et 335. Les 314 et 316 se trouvaient sur place aussi, mais non en état de vol. L'insi-

gne de la 3^e JaVA, peint sur le nez d'au moins quelques avions, était un canard avec le cou noué (autrement il aurait volé trop vite...). La 4^e JaVA à Bergen possédait les G-1A n^{os} 301, 304, 305, 308, 310, 313, 317, 318, 321, 322, 325, 331, 332 et 333. Parmi ceux-ci les 313 et 317 se trouvaient dans un hangar pour des réparations.

Dans les usines Fokker on trouvait le 303 (dont les réparations étaient achevées) les 323 et 327 pour des réparations. Le 307 se trouvait à la Jachtvliegschool (Ecole de chasse) de De Vliet (Ile du Texel). Quatre autres, les 300, 320, 324 et 326 ne peuvent pas être localisés. Il est possible qu'ils se situaient aussi chez Fokker à cette date.

Chez Fokker se trouvaient le prototype X-2, probablement pas sous son n^o 366, et les G-1B n^{os} 341, 344, 351, 353, 358 et 359 à divers stades de leur construction. Les 362 à 365 se trouvaient dans l'entrepôt de Blaauwries à Amsterdam. A Schiphol on trouvait les 342, 343 et 346, et deux autres, les 345 et 348 avaient été envoyés à Ockenburg, près de La Haye, le 7 mai 1940. Le plus grand nombre



des G-1B étaient stationnés à Waalhaven : les 347, 349, 350, 352, 354, 355, 356, 357, 360 et 361. Non armés, ils se trouvaient hors du terrain d'aviation, en bordure de l'autoroute de Pernis ou dans la partie orientale de Waalhaven.

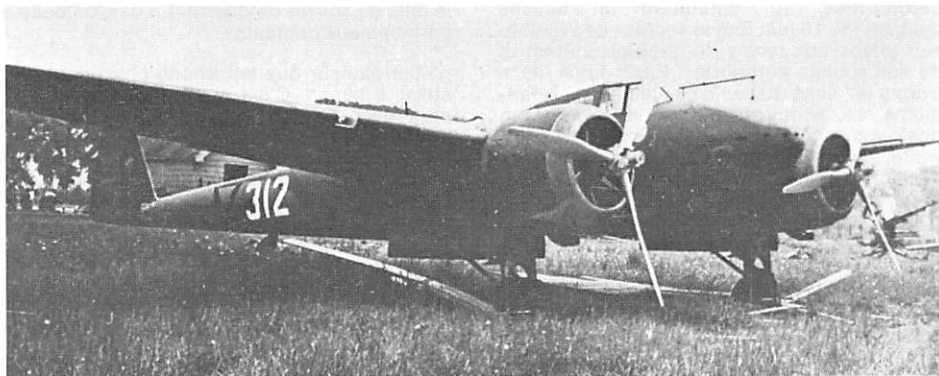
La 3^e JaVA à Waalhaven, sous le commandement du capitaine-pilote/observateur de réserve H.J. Scholtmeijer, était déjà en état d'alerte dès 02 h 30 pendant la nuit du 9 au 10 mai. Les moteurs des G-1A étaient déjà chauffés, les équipages se trouvaient au poste de commandement, et une automobile était prête pour emmener ceux dont les avions se trouvaient les plus éloignés. Quand les premiers avions allemands, venant de l'Ouest et volant à basse altitude surgirent sur Waalhaven peu avant 04.00 heures, le chauffeur de l'automobile fut introuvable, et tous les équipages gagnèrent leurs avions à pied...

Ce fut le lieutenant Noomen qui fut encore cette fois le premier à engager le combat, et il réussit à abattre les deux Heinkel He 111 qui formaient la tête de l'attaque allemande au-dessus de l'aéroport de Rotterdam. Après qu'un des réservoirs d'essence de son G-1, le 312, fut atteint, il dû se poser avec le moteur droit arrêté.

Le deuxième G-1 à décoller, déjà sous le bombardement allemand, fut le 302 piloté par le lieutenant-pilote de réserve J.P. Kuipers. A peine en vol, son opérateur radio/mitrailleur le sergent J.R. Venema lui dit qu'en arrière on voyait trois He 111. Il réussit à forcer l'un d'eux à atterrir sur le ventre et un autre fut descendu un peu plus tard. Comme le 302 était atteint aussi, et son moteur gauche arrêté, Kuipers fut contraint à se poser sur l'aéroport. Une bombe allemande mit plus tard fin à l'existence du 302.

Trois autres G-1, les 311, 328 et 329 décollèrent dans les deux minutes qui suivirent. La chasse individuelle dans un ciel rempli d'assaillants donna les meilleurs résultats et ils réussirent à abattre ensemble 7 avions ennemis. Le lieutenant Gerben Sonderman, le pilote d'usine de Fokker abattit un Junkers Ju 52 et deux chasseurs allemands avec le 311, le sergent H.F. Souffree avec le 328 abattit un He 111 et un chasseur Messerschmitt, et le lieutenant K.W. Woudenberg descendit un Junkers Ju 87 et un Ju 52. Les trois G-1 se posèrent finalement sur la plage d'Oostvoorne, après qu'il se révéla impossible pour Woudenberg de se poser à Ockenburg, à cause du grand nombre d'avions Ju 52 qui s'étaient posés là entretemps. Malheureusement, il n'y avait pas sur place d'essence, ni de munitions, pas plus que de manivelle pour démarrer les moteurs. Les avions restèrent là, malgré tous les efforts pour les faire prendre le départ, à Oostvoorne, à peine camou-

Durant sa carrière, le 302 fut équipé de freins de piqué. On distingue ici celui de l'aile gauche. Ci-dessous, après la première journée de guerre, le 312 du lieutenant Noomen. En bas, des pilotes du 3^e JaVA de Waalhaven sont fiers de poser devant le 319. L'insigne de l'unité était un canard au col noué.



flés avec des planches et des voiles prises dans des cabines de bains. Le 12 mai ils furent découverts par des avions allemands, et après un bombardement sans succès, ils furent mitraillés par des Bf 109 le 13 mai.

Trois autres G-1 de la 3^e JaVA réussirent encore à décoller, les 315, 319 et un autre, dont le numéro reste inconnu. Le 315, avec le lieutenant A. Van Oorschot comme pilote, était déjà atteint par des éclats de bombe, mais réussit néanmoins à prendre l'air. Il mitrail-

FOKKER G-1

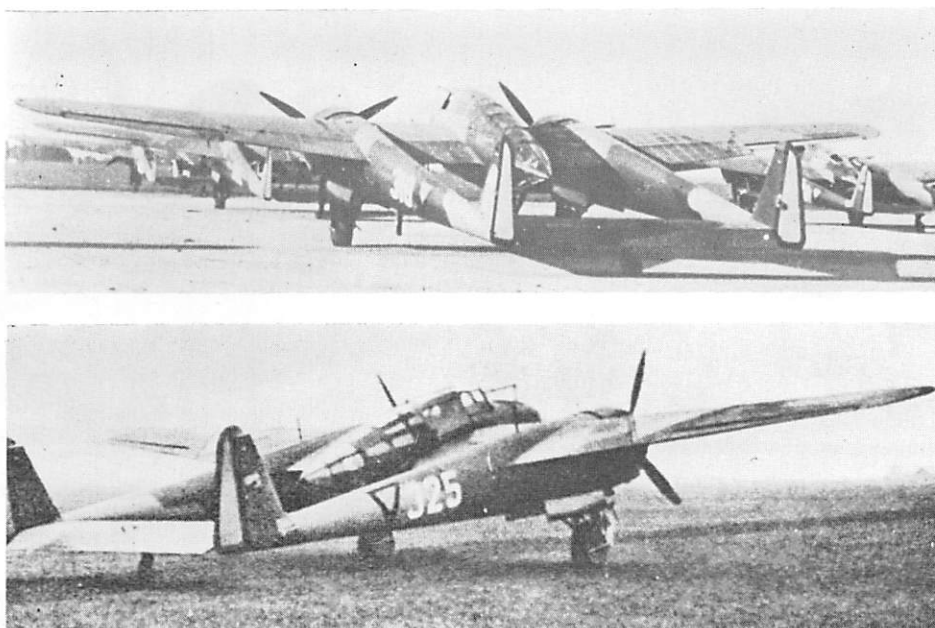
des avions de transport de la Luftwaffe qui s'étaient déjà posés sur Waalhaven et quand il eut épuisé ses munitions il gagna De Kooy où l'avion fut endommagé en atterrissant. Il put néanmoins être réparé et fut plus tard englobé par la 4^e JaVA. Le lieutenant J. Van der

FOKKER G-1

Jagt décolla lui sans mitrailleur dorsal ce dernier probablement tué par le feu des avions ennemis en voulant gagner son appareil. Sans doute à cause de ce manque de protection arrière l'avion (numéro inconnu) fut abattu et tomba dans la Meuse près de Vlaardingen. Le dernier G-1, qui était le 319 du sergent-major J.J. Buwalda, réussit à abattre un Heinkel He 111 et un Dornier Do 215. Après avoir été attaqué par une douzaine de Bf 109, le 319 aux deux moteurs touchés dut se poser sur le ventre près de Zevenbergen. Le pilote et son radio-mitrailleur, le sergent J. Wagner, regagnèrent la scène du combat par leurs propres moyens. Ils se mirent sous les ordres du commandant de la 4^e batterie de DCA à Smitshoek, où ils servirent la mitrailleuse dorsale de l'avion que Wagner avait sauvée, rendant ainsi de bons services à la défense locale.

Les autres G-1 de la 3^e JaVA furent endommagés par le bombardement allemand et ne purent pas prendre l'air. Les Allemands avaient détruit une grande partie des bâtiments de l'aéroport, y compris des usines Koolhoven. Le bombardement fut suivi par des opérations de débarquement des troupes aéroportées, qui connurent un succès complet : le 10 mai tout le secteur de Waalhaven tomba aux mains du général Student et de ses soldats aéroportés. La 3^e JaVA, sans avions et sans base, n'existait plus. Néanmoins, six avions de cette unité avaient en quelques minutes abattu 13 avions de la Luftwaffe. Quand on pense que ces chasseurs avaient dû décoller sous le bombardement, la performance des équipages et du personnel au sol, qui mit les G-1 en action, reste un succès défensif considérable.

La 4^e JaVA à Bergen se trouvait sur un terrain ne datant que de 1937, et pas encore terminé. Des hangars et bâtiments projetés, seulement 6 hangars avec le parking de béton étaient prêts. Il n'y avait que quelques mois que l'on avait ouvert la base de Bergen pour des avions lourds comme le G-1 (outre les G-1 du 4^e JaVA, on y trouvait les C-X du Strat. Ver. V.A., voir Fana n° 50). Pendant l'hiver, la base avait beaucoup souffert du temps, et certaines parties de la piste en herbe trop détrempées ne pouvaient plus être utilisées par les G-1. Pendant les jours de tension précédant l'attaque, les G-1 furent dispersés au long des bordures du terrain. Plusieurs s'étaient embourbés, et en cas d'alerte il



En haut, alignés à Bergen sur le nouveau parking de béton, les G-1 du 4^e JaVA tels que les bombardiers allemands les surprisent le 10 mai à l'aube. Ci-dessus, le 325 qui accumula le plus de sorties de guerre. En bas, de cette alignée de G-1B à Schiphol au moins le 343 participa aux combats.

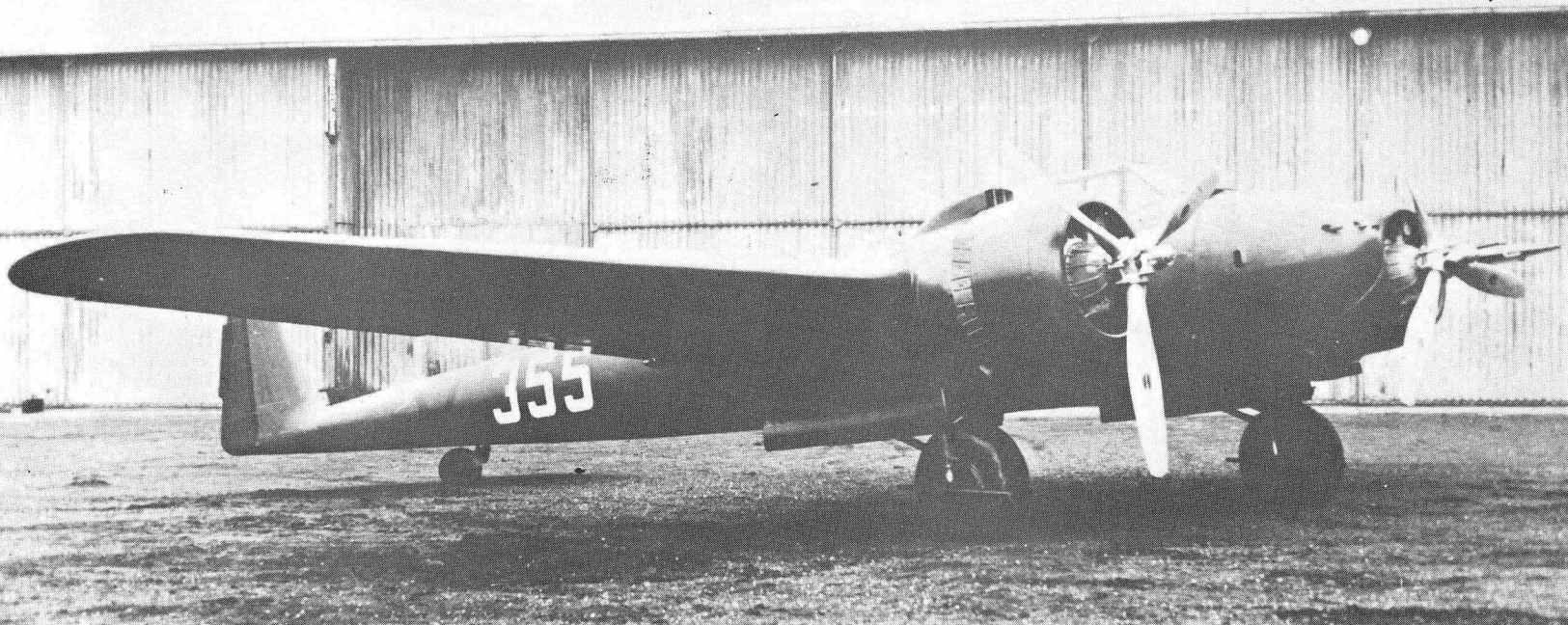
n'était pas sûr que les avions pourraient décoller à temps. C'est alors que le commandant de la 4^e JaVA, le capitaine T.J.A. Lamers, obtint la permission de disposer tous les avions regroupés en trois lignes sur le parking. Déjà dans la soirée du 9 mai, quelques pilotes avaient exprimé leur étonnement au sujet de cet arrangement. Selon eux, il valait mieux disposer les avions sur des emplacements dispersés, au besoin en glissant des planches ou plates-formes diverses sous les roues.

Environ à deux heures du matin, la capitaine Lamers écoutait le bruit d'un grand nombre d'avions qui survolaient la Hollande venant de l'Est. A cause des nuages, il ne fut pas possible de les prendre dans les projecteurs, et on pensait encore à ce moment qu'il s'agissait d'une violation, étrangement massive, de la neutralité néerlandaise. Une demande du chef d'escadrille au commandement de la Défense Aérienne, de laisser deux ou trois avions décoller pour voir ce qui naviguait au dessus des nuages, ne fut pas prise en compte. Il était trois heures 58' quand le

poste d'observation situé sur l'un des hangars vit trois avions venant de l'Ouest et approchant le terrain. Presqu'au même moment, par malchance, un message du garde-côte de la marine à Egmond-aan-Zee avait signalé que trois avions «Blenheim» venaient de passer et mettait le cap sur le terrain. En conséquence, les moteurs des G-1 furent mis en marche. Ce n'étaient néanmoins pas des «Blenheim» anglais, mais des bombardiers allemands qui approchaient, après avoir traversé la Hollande et fait demi-tour sur la Mer du Nord. Les Allemands commencèrent immédiatement à mitrailler les G-1 qui se trouvaient sur le parking, cible étonnamment facile parce qu'ils étaient garés trop près les uns des autres. Seul un G-1, le 321 du lieutenant J.W. Thijssen, réussit à prendre l'air. Les quelques avions endommagés ou détruits dès le début de l'attaque empêchaient les autres qui se trouvaient en arrière, de gagner la piste pour décoller.

à suivre





FOKKER G-1

par Harm J. Hazewinkel

(suite du n° 124)

L'attaque des trois premiers bombardiers fut suivie par d'autres, pendant lesquelles le 333 reçut un coup direct. De même les deux G-1 en réparations dans le hangar (313 et 317) furent complètement détruits. Au total, onze G-1 sur les douze disponibles furent endommagés ou détruits...

Le lieutenant Thijssen avait entre-temps poursuivi les 9 Heinkel 111 de la première vague d'attaque, mais dut interrompre cette poursuite quand il rencontra quatorze Bf 109. Il essaya de gagner Schiphol, pour y prendre contact avec d'autres avions de la chasse néerlandaise, mais ne vit que quelques hangars en feu. Poursuivant sa route au Sud, il attaqua d'abord sans résultats visibles un bombardier allemand, escorta quelque temps le bombardier T-V n° 853 et mitrilla trois Junkers 52/3m qui se trouvaient sur la plage de Katwijk. Sur la base aérienne d'Ypenburg, près de la Haye, il ne vit également que des avions allemands, et il prit la décision de rentrer à Bergen, ses munitions étant presque épuisées. Il s'y posa à 6 heures 20'.

La 4^e JaVA s'était mise entre-temps à réparer les avions atteints et avait, dans un but de camouflage, laissé ceux qui étaient irréparables sur le terrain, pour attirer l'attention des avions allemands quand ils reviendraient, ce qui se produisit le matin du 11 mai.

Ce même 10 mai, le G-1 n° 303 revenant de chez Fokker où il avait été réparé et le n° 315 de la 3^e JaVA qui s'était posé à De Kooy vinrent renforcer la 4^e JaVA. Le matin du 11 mai, la 4^e JaVA avait trois avions en état de combattre, les 303, 308 et 325, les deux derniers étaient réparés et les 315 et 321 devant encore l'être. A 9 heures, les 325 et 303, avec les lieutenants Thate et Schoute comme pilotes furent envoyés en mission de reconnaissance sur le Nieuwe Hollandse Waterlinie (la ligne de défense par inondation qui se trouvait dans les Pays-Bas, et qui n'était pas encore atteinte par les Allemands, ceux-ci essayant encore de rompre la ligne du Grebbe,

plus à l'Est) et à Waalhaven, où la RAF avait exécuté un bombardement sur les positions allemandes pendant la nuit. Pendant cette mission, et contrairement aux ordres donnés, les avions mitrillèrent encore des Ju 52 sur Waalhaven.

Le 11 mai, le commandant de la Défense Aérienne, le lieutenant-général P.W. Best, donna l'ordre d'envoyer tous les G-1 bons pour le service à Schiphol. Le 308 y était déjà, et fut bientôt suivi par les 303 et 322, et dans la soirée par le 325. Les 303 et 322 exécutèrent dans l'après-midi du 11 une mission pour mitriller les avions allemands qui s'étaient posés sur ou près de la route nationale de Delft à Rotterdam. Cette mission fut menée avec succès par le sergent Hartkoren et le lieutenant Van Oorschot.

Le 12 mai, du détachement de Schiphol, seul le 325 était prêt pour le combat, et ce fut cet avion qui fut utilisé par le lieutenant Jonkheer B. Sandberg pour escorter deux Fokker C-V (n° 594 et 612) qui faisaient une reconnaissance sur la ligne de Wons en Friesland. Après une mission annulée du même avion et équipage pour escorter des C-X qui auraient bombardé des positions à Rotterdam, les trois G-1 disponibles (303, 322 et 325) furent envoyés à 16 heures 45' pour une mission sur la ligne du Grebbe. La position des troupes néerlandaises y était délicate, et il fut considéré opportun de donner aux défenseurs au moins un soutien moral venant du ciel. Entre 16 heures 45' et 18 heures 25' ils mitrillèrent les colonnes et troupes allemandes à l'Ouest de Wageningen. Les trois avions furent endommagés par le feu ennemi, et durent se poser à Soesterberg. Le 325, piloté par le commandant de l'escadrille, le lieutenant Leegstra déjà bien connu, fut atteint dans un des réservoirs de carburant et des vapeurs d'essence entrèrent dans la cabine. Leegstra abandonna alors sa verrière pendant le vol retour. A Soesterberg il prit le 322 du lieutenant Hartkoren pour se rendre à Schiphol. Les deux autres G-1 restèrent pendant la nuit à Soesterberg ; le 325 était considéré comme irréparable, mais néanmoins les mécaniciens réussirent à le remet-

Bien qu'armé ce G-1B (355) ne fut pas engagé dans les combats de mai 1940.

tre en état de vol. Sur un réservoir d'essence sans verrière et sans munitions, Hartkoren emmenait — seul dans l'avion — le 325 à Schiphol à l'aube du 13 mai. Il était suivi par le lieutenant Van Oorschot à bord du 303.

A Schiphol se trouvaient aussi trois pilotes du Jachtgroep Veldleger (V-2 LvR), les lieutenants F.G.B. Droste et G. Steen, ainsi que le sergent C.R. Ottes et les trois mitrailleurs de bord. Ils avaient fait partie de l'unité qui avait trouvé sa fin à Ypenburg le matin du 10 mai (voir l'histoire du D-XXI) et le commandement voulait maintenant renforcer cette unité avec des G-1B qui se trouvaient à Schiphol. On travaillait sans cesse pour mettre les 342, 343 et 346 en état de combattre, toutefois sans les mitrailleuses dorsales.

A Bergen aussi, on avait travaillé toute la journée, et dans la soirée du 12 mai, le commandant de la 4^e JaVA put communiquer au général Best que quatre G-1A étaient prêts : les 310, 315, 318 et 321. Deux d'entre eux, les 321 (lieutenant Van Ulsen) et 318 (lieutenant Peetoom) décollèrent à quatre heures le matin du 13 mai, pour une opération contre les troupes allemandes près de Wageningen, en coopération avec cinq D-XXI et quatre C-X. Après un bombardement par les C-X, la lisière du bois fut mitrillée par tous les avions, qui reçurent eux-mêmes beaucoup de coups de la DCA allemande déjà installée sur place. En revenant à la base, le lieutenant Van Ulsen réussit à abattre un Bf 109 d'une patrouille de trois près de Voerden. Après trois quarts d'heure de vol les deux G-1 regagnèrent Bergen. Ils étaient néanmoins tellement endommagés qu'ils ne pouvaient plus être utilisés dans l'immédiat.

Le 315 (lieutenant Schoute) et le 310 (sergent Bosman) furent envoyés à Schiphol, pour y escorter le dernier T-V, le 856 désigné pour attaquer les ponts du Moerdijk. Le 315 y arriva sans problème, mais Bosman ne put pas sortir son train d'atterrissage et en désespoir de cause décida d'évacuer l'avion avec son mitrailleur Coene, en parachute. Ils arrivèrent à terre sains et saufs, mais l'avion s'écrasa au sol près de Badhoevedorp et fut complètement détruit. De Schiphol, où cette perte n'était pas connue, on envoya le lieutenant Sandberg pour une mission de reconnaissance avec le 308. Le même avion et le même pilote prirent la place du 310, et tous les deux escortèrent le 856 dans sa mission. Dans le Fana n° 36 nous avons déjà décrit comment

Après les combats désespérés de mai 1940, les «Faucheurs» capturés vont être versés aux écoles allemandes...



Le 342, tout comme le 346 en bas de cette page, fut capturé par les Allemands. A droite, le 348 aux couleurs allemandes a conservé à Ockenburg son camouflage d'origine.

le 856 fut abattu par une patrouille de huit Messerschmitt 109, en même temps que le 315. Leurs équipages furent tués. Ce fut la dernière mission du 13 mai. Dans l'après-midi les pilotes du 1-V-2 Lvr firent encore pendant deux heures des vols d'essai avec les trois G-1B alors disponibles. On les avait armés avec quatre mitrailleuses FN/Browning M.36 de 7,9 mm dans le nez seulement. Outre ces trois G-1B, Les G-1A 308 et 322 étaient encore disponibles.

Pendant la nuit, le GQG de l'armée néerlandaise prit la décision de retirer les troupes de la ligne de Grebbe et de les replier sur la Nieuwe Hollandse Waterlinie. Les G-1 avec les Fokker D-XXI encore disponibles reçurent l'ordre de fournir la protection aérienne des troupes en retraite. A cause de la brume de terre, les avions ne purent décoller qu'à sept heures du matin. Le frein d'une roue bloqué, le 346 dévia de sa route et vint heurter le 343. Ce dernier pouvait encore décoller, mais le 346 dut rester au sol. Ainsi les 308 (lt Van Oorschot), 322 (sgt Hartkoren), 342 (lt Drost) et 343 (lt Steen) exécutèrent la mission. Quand ils rentrèrent après environ une heure de patrouille, seul un G-1 était encore disponible. Deux avaient connu des ennuis de train d'atterrissage en se posant, et le 308 avait volé si bas que les bouts des pales d'hélices furent recourbés après avoir touché le sol... Aucune mission ne fut plus exécutée par les G-1 le 14 mai. Cette journée néfaste vit le bombardement de Rotterdam, et la capitulation de l'armée néerlandaise après cinq jours de guerre. Recevant l'ordre de capitulation, le lieutenant van Oorschot mit personnellement le feu à son G-1, le 308.

DES G-1 AVEC LA CROIX GAMMÉE

Plusieurs G-1, en particulier du type G-1B, se trouvaient encore plus ou moins

en état de vol à divers endroits aux Pays-Bas lorsque l'occupation allemande commença. Comme dans les autres pays occupés, les Allemands saisirent les avions modernes, les emmenèrent chez eux pour essayer de les utiliser. Le G-1 étant un avion assez moderne en 1940, il est clair que les occupants lui marquaient un certain intérêt.

On ne sait pas exactement combien de G-1 furent saisis, mais il s'agit au moins de 16 avions. La majorité était composée de G-1B qui n'étaient pas encore achevés au moment de la capitulation. Quelques G-1A furent aussi capturés intacts et au moins un, l'ancien 300 (n° 5521) fut observé sur la base aérienne de Maldegem en Belgique en 1940, terrain d'où opéraient des chasseurs Fiat CR. 42 appartenant à la 85^e Squadriglia italienne. D'autres G-1 furent envoyés à Wiener Neustadt et employés par la Flugzeugführerschule (B) 8, où ils servirent à entraîner les futurs pilotes de Bf 110.

Bien que de temps à autre des rumeurs signalaient qu'un G-1 existerait actuellement encore, il est plus que probable que tous les G-1 furent finalement détruits ou ferraillés.

UN G-1 S'EST ÉVADÉ...

Fokker dut finir de construire les G-1 encore inachevés au moment de la capitulation. Ces avions furent mis au point par des pilotes d'essai de Fokker, comme Leegstra et Sonderman. Ces appareils n'avaient de l'essence que pour 15 à 30 minutes de vol, car naturellement les Allemands n'avaient pas une grande confiance dans la loyauté des pilotes néerlandais à leur endroit. Ceux-ci, comme Leegstra et Sonderman, étaient souvent d'anciens pilotes de chasse qui avaient lutté contre eux en mai.

Les Allemands préféraient cependant que ce soient des pilotes néerlandais qui volent sur

ces avions, pour écarter le danger de sabotage dans les usines. Plusieurs de ces pilotes avaient des idées d'évasion et comptaient utiliser un des avions de Schiphol pour gagner l'Angleterre, mais aucun de ces plans ne connaissait de réalisation.

Le 5 mai 1941, les deux derniers G-1B se trouvaient à Schiphol, afin d'être convoyés le lendemain en Allemagne. Ce jour-là, Leegstra et l'ingénieur P. Vos, membre de la Direction de Fokker, se rendirent dans l'après-midi à Schiphol. Là, Leegstra déclara qu'il était encore nécessaire de faire un dernier vol d'essais puisque, selon lui, il y avait encore des difficultés au niveau du circuit hydraulique. Le pilote d'essai allemand fit des objections (le dernier vol avant livraison devait être réalisé par un pilote allemand, toujours pour minimiser les risques de sabotage) mais Vos parvint à le persuader, en lui promettant un verre de genièvre à leur retour. Il dit aussi qu'il ferait de l'acrobatie au-dessus du IJsselmeer, les Allemands devant aussi pouvoir croire que l'avion s'y était écrasé. A 16 heures 20' l'accord fut conclu, mais le G-1B (ancien 362, n° 5567 maintenant sous la croix gammée) serait escorté par l'autre G-1B avec à son bord le pilote d'essai Meinecke. Ce dernier ignorait tout du complot, c'était un collègue hollandais mais qui était peut-être pro-allemand, et l'on n'avait pas confiance en lui. Leegstra réussit à le perdre dans les nuages au-dessus de l'IJsselmeer et — hors de vue de Schiphol — mit le cap à l'Ouest. En secret, des monteurs de chez Fokker avaient fait les pleins des réservoirs... Ce fut à Lowestoft que le G-1 trouva l'Angleterre.

Leegstra avait sorti bien avant son train d'atterrissage, ce qui lui sauva probablement la vie. Il avait déjà un «Hurricane» de la RAF derrière lui, qui se préparait à l'abattre lorsque l'ordre vint du sol de ne rien faire puisque l'avion inconnu se préparait à atterrir.

Leegstra et Vos poursuivirent la lutte contre l'Allemagne dans les rangs de la RAF et plus tard l'un au service du gouvernement néerlandais en exil, l'autre dans la KLM en Angleterre. Leur idée de faire croire qu'ils étaient noyés dans l'IJsselmeer devint néanmoins peu crédible lorsque le lendemain un autre avion néerlandais, cette fois un hydravion T-VIII W, fut enlevé et gagna l'Angleterre. Le pilote évadé était le lieutenant Steen, qui avait piloté le G-1B n° 343 le 14 mai 1940.

Le G-1B, qui s'était posé dans un pré à South Cove, fut ensuite essayé par le Royal Aircraft Establishment à Martlesham Heath, et fut finalement donné aux usines Miles à Reading. Là, en 1943, Vos obtiendra en souvenir la roulette de queue de l'avion qui l'avait conduit vers la liberté.

Les espérances que l'on fondait, juste avant la guerre, dans de nombreux types de chasseurs bimoteurs ne se sont, en général, pas réalisées. Que l'on prenne le Messerschmitt Bf 110, le Potez 63, le Westland «Whirlwind» ou le Fokker G-1, la comparaison avec les performances des avions de chasse monomoteurs les montrent toujours inférieurs, et de ce fait, entre autres, leur rôle resta secondaire. Cependant, les G-1 néerlandais se sont bien battus pendant la guerre de cinq jours en mai 1940. Probablement à cause de leur silhouette particulière, ils restent les avions de guerre les plus connus et présents dans la mémoire des Hollandais

