

Fokker T-VIII



Rysunek 1: Brytyjskie Fokkery T-VIII na patrolu

Sytuacja sprzętowa holenderskich sił powietrznych w latach trzydziestych powoli stawała się rozpaczliwa. Politycy a szczególnie socjaliści protestowali przeciwko jakimkolwiek wydatkom na obronę z uwagi na kryzys ekonomiczny. Lotnicy holenderscy musieli się zadowalać ograniczonymi modernizacjami posiadanych samolotów w większości już przestarzałych. Dopiero dojście do władzy Hitlera spowodowało częściową zmianę nastawienia. Mimo że większość Holendrów nie wierzyło w nową wojnę światową, zaczęły się pojawiać ograniczone fundusze na wojsko. Na fali tych zmian kolonialna flota holenderska zgłosiła zapotrzebowanie na nowy samolot rozpoznawczy, bombowy i torpedowy na pływakach dla zamiany starych Fokkerów T-IV. Wprawdzie w tamtych latach w Holandii uważano torpedy za zbędny luksus i używano drewnianych makiet ale tym niemniej flota zgłosiła takie zapotrzebowanie. W tym czasie prowadzono nawet próby z użyciem starych Fokkerów C-V, które uznano za udane. W Holenderskich Indiach Wschodnich używano w tym celu 24 starych Fokkerów T-IV. Wprawdzie nigdy nie dostały one torped ale teoretycznie były przeznaczone do tego celu. W 1937 roku sztab holenderskich sił morskich uznał za konieczne zamówienie nowego dwusilnikowego samolotu pływakowego dostosowanego do przenoszenia torped lub bomb. Wprawdzie w którymś momencie komisja holenderska zamówiła w USA 22 sztuki Douglasów TBD-1 Devastator ale w sztabie zdecydowano że konieczne jest zamówienie pływakowych wodnosamolotów dwusilnikowych i anulowano zamówienie. Zamówienie u Fokkera złożono w 1938 roku pod oznaczeniem Fokker T-VIIIW. Początkowo złożono zamówienie na 5 samolotów z przeznaczeniem do obrony

wybrzeża. Aby wykonywać swoje zadania samolot miał się charakteryzować dużym zasięgiem i szybkością aby mógł wykonywać dalekie ataki i loty rozpoznawcze na duże odległości. Dodatkowo potrzebny był wystarczający udźwig dla ładunku torped lub bomb. Dla samolotu była przewidywana trzy lub czteroosobowa załoga, oraz dwa silniki o mocy 400-700 KM mające zapewnić prędkość powyżej 175 km/h. Pierwszy Fokker T-VIII W (W jak Wasser – woda) poleciał 22 lutego 1939 roku pilotowany przez T.H. Leegrsta z wioski Schellingwonde. Głównym konstruktorem był inżynier Beeling. Zaraz potem zaczęto wykonywać badania pływalności w Marsdiep pomiędzy bazą holenderskiej floty w Den Helder i wyspą Texel. Jak się okazało samolot mógł startować i wodować przy wietrze 10 m/s i falach wysokich na 1 metr. Do czerwca 1939 roku dostarczono pierwszych pięć sztuk. Mimo chorób wieku dziecięcego marynarka była z samolotu zadowolona i natychmiast zamówiła dwadzieścia sztuk. Większość z nich miała trafić do służby w Holenderskich Indiach Wschodnich jako wymiana dla używanych tam Fokkerów T-IV. Jednak jak się okazało żaden tam nigdy nie trafił z uwagi na wojnę w Europie.

Budowa samolotu

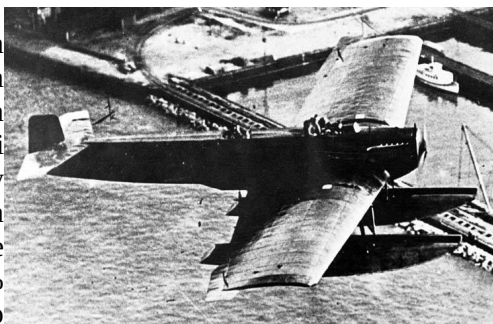
Fokker T-VIII był budowany w dwóch wersjach. Było to spowodowane tym że pod koniec lat trzydziestych również Fokker zaczął nadganiać czas i przechodził od konstrukcji drewnianych i mieszanych do całkowicie metalowych. Taka konstrukcję miał już mieć nowy bombowiec Fokkera T-IX zbudowany tylko w prototypie i myśliwiec D-XXIII również całkowicie metalowy.

Fokkery T-II, T-III i T-IV poprzednicy T-VIII

Fokker T-II

Jednosilnikowy wodnosamolot pływakowy opracowany na początku lat dwudziestych dla zastąpienia samolotów pochodzących jeszcze z I wojny światowej z floty niemieckiej. Trzy z prototypów kupiła US Navy dla porównania z modelami z USA i Wielkiej Brytanii. Po testach samolot nie uzyskał jednak żadnych zamówień produkcyjnych gdyż jak to określili wizytujący Fokkera razem z Billym Mitchellem amerykański generał Clarton Bissel, prototypowy egzemplarz słabo słuchał steru. Natychmiast w 1922 roku Fokker nakazał skrócenie kadłuba o metr, co okazało się wystarczającym remedium.

Samolot był jednosilnikowym dolnopłatem o prostokątnym obrysie skrzydeł z 400konnym silnikiem (300 kW) Liberty i dwułopatowym śmigłem. Kabiny załogi umieszczono w płaskim od góry kadłubie. Podwójne pływaki miały długość 70% kadłuba i wystawały daleko przed dziób samolotu. Torpedy podwieszano pod kadłubem samolotu a uzbrojenie strzeleckie stanowił pojedynczy karabin maszynowy w tylnej kabine.



Rysunek 2: Fokker T-II

Wyprodukowano trzy egzemplarze, badane w USA w bazie Anacostia. Były tam porównywane z Curtiss CF-T, Douglas DT-1, Stout ST-1 oraz Blackburn Swift F. Konkurs wygrał samolot Douglasa. Natomiast Fokkery służyły w bazie w Hampton Roads do roku 1926.

Dane taktyczno - techniczne Fokker T-II

Załoga	2 osoby
Długość	15,56 m
Rozpiętość	19,83 m
ciężar własny	3,314 kg
napęd	silnik Liberty 12 A – 400 KM
prędkość maksymalna	167 km/h

Fokker T-III

Kolejna jednosilnikowa konstrukcja Fokkera oblatana w 1923 roku. Była to powiększona wersja

Fokkera T-II o nieco powiększonej rozpiętości i 30% większym ciężarze. Samolot mógł być używany zarówno na kołach jak i pływakach. Tak jak poprzednik miał płaską górę kadłuba i podobne skrzydła. Załoga siedziała w tandemie w pierwszym kokpicie z podwójnymi sterownicami. Trzecia kabina znajdowała się za krawędzią spływu skrzydła. Była ona wyposażona w dwa karabiny maszynowe jeden strzelający do góry i jeden strzelającym do dołu. W tylnym kokpicie umieszczona była też dźwignia zrzutu bomb. Samolot mógł być wyposażony w silniki Napier Lion W-12 o mocy 450 KM lub Rolls Royce Eagle

IV V-12. Zewnętrznie silniki różniły się tylko ilością rur wydechowych. Były to 3 x 4 w Lionie i 2 x 6 w Eagle. Samoloty mogły być wyposażone w koła lub pływaki. Projekt wykonano na zamówienie Aviacao Naval Portuguesa w 1924 roku. Pierwszy z samolotów dostarczono lotem z przystankiem w Bordeaux. Następny został dostarczony w skrzyniach kolejne 3 opuściły Schellingwoede lecz jeden zaginął wraz z załogą we mgle koło Brestu. W Portugalii samoloty były przewidziane do przelotu dookoła świata, którego jednak nigdy nie rozpoczęto. Służyły w lotnictwie Portugalii do 1928 roku.