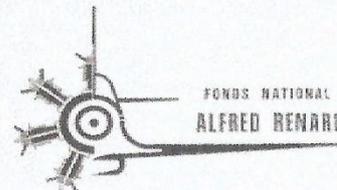


# L'ECCE DU FNAR



FONDS NATIONAL  
ALFRED RENARD

## Origine et emplois du Fokker triplan Dr. I



*Anthony Fokker*

Lorsque l'on parle de l'avion triplan Fokker Dr. I, on ne peut s'empêcher de penser à l'as des as de l'aviation allemande de la Première Guerre mondiale Manfred von Richthofen (1892-1918), plus connu sous le nom de « Baron rouge », vu la couleur de ses appareils.

Au début de 1917, l'armée impériale allemande, ayant eu vent des grandes performances du nouvel avion britannique « Sopwith Triplane », demande à Anthony Fokker (1890-1939), avionneur hollandais, de créer un avion pouvant rivaliser avec ce dernier avion britannique qui s'est fait remarquer durant la bataille d'Arras en février 1917. Il y a donc urgence si l'Allemagne ne veut pas se faire

écraser par les britanniques.

Dès février 1917, Fokker sort le triplan de chasse Fokker V.3 expérimental, conçu par l'ingénieur Reinhold Platz. Ce ne fut pas un réel succès car la cellule de l'avion avait tendance à trop vibrer. Sort alors le V.4., puis le V.5. Ce dernier avait la capacité d'atteindre l'altitude de 6.000 m en 20 minutes, ce qui pour l'époque était une performance.

La chance semble sourire aux allemands avec la construction d'un nouveau Fokker, rebaptisé Dr. I (« Dreidecker » ou triplan). Le Dr. I est issu d'un V.4 amélioré, avec une petite surface portante supplémentaire sur le train d'atterrissage. Il réalise ses premiers vols d'essais début 1917.

Au terme de ces vols, le ton est donné. Cet avion a toutes les qualités requises pour faire face au dernier né de l'aviation militaire britannique. Pouvant atteindre une vitesse de 165 km/h, pesant 585 kilos, disposant d'une vitesse ascensionnelle élevée, armé de deux mitrailleuses, il fait preuve d'une grande maniabilité et d'une remarquable agilité. Il est redoutable. Avec le triplan Dr. I, Werner Voss, as de l'aviation allemande, mort au combat en septembre 1917, remporte 21 victoires. Erich Ludendorf (1865-1937), général en chef des armées allemandes de 1916 à 1918 est lui aussi convaincu des qualités de l'avion. D'autres personnalités, dont quelques grands as de l'aviation reconnaîtront également les prouesses technologiques de la machine.



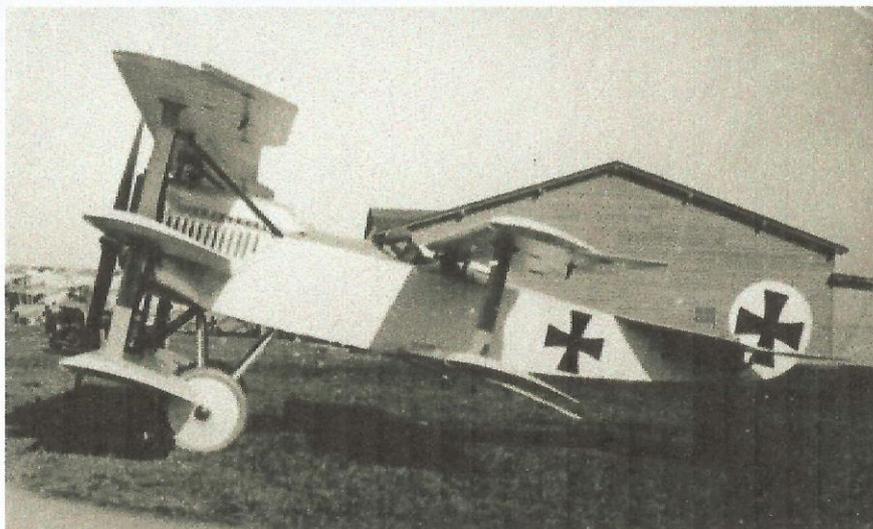
*Fokker Dr. I (« Dreidecker » ou triplan) - Photo 1917*

Le Fokker Dr. I équipera la Jasta 10 \*, commandée par Werner Voss et la Jasta 11 \*, plus connue sous le nom de « Cirque volant », commandée par Manfred von Richthofen, l'as aux 80 victoires. \* [*Jasta = Contraction de Jagdstaffeln = escadron de chasse.*]

La fabrication en série du Dr. I est lancée et commence à équiper l'ensemble des escadrilles dès octobre 1917.

Malgré toutes ses qualités, à la suite de deux accidents mortels par rupture brutale de l'aile supérieure en vol, les Dr. I seront interdits de vol jusqu'en décembre 1917, dans l'attente de renforcer la voilure.

Plus tard, Anthony Fokker sortira les V.6, V.7 et V.8 avec quelques améliorations et des moteurs différents, avant de revenir au biplan avec le V.9.



*Fokker quintuplan V.8 - Premier vol: octobre 1917*

Reste que les nouveaux chasseurs français et britanniques (*Spad XIII, Nieuport 28, Bristol F.2B, Sopwith F.1 Camel...*) remettront en cause la supériorité des cent septante et un Fokker Dr. I. qui resteront en service jusqu'en septembre 1918. Certains d'entre eux seront destinés à la formation

des pilotes, d'autres serviront, au moment de l'Armistice, dans les unités de défense territoriales.

### Données techniques :

Constructeur :	Fokker Flugzeugwerke GmbH
Avions construits :	320
Type :	Chasseur triplan monoplace de chasse
Envergure :	7,19 m
Longueur :	5,77 m
Hauteur :	2,95 m
Plafond :	6.095 m
Poids au décollage :	585 kg
Vitesse maximum :	185 km/h
Autonomie :	1h30'
Armement :	2 mitrailleuses jumelées synchronisées Spandau LMG 08/15 de 7,92 mm
Moteur :	Oberursel Ur II de 110 ch ou Le Rhone de 110 ch
Réservoir de essence :	91 litres

*Pourquoi l'avion du Baron rouge (Manfred von Richthofen )  
était-il rouge ? (Texte repris sur Internet, revue Guerres & His-  
toire)*



D'autres aviateurs que lui colo-  
raient leur fuselage en rouge ou  
le décoraient avec un crâne et  
des os croisés ou avec un cer-  
cueil et des bougies. Ils expri-  
maient ainsi leurs sentiments  
sanguinaires vis-à-vis de l'enne-  
mi. Cette mode prend ses ori-  
gines probablement dans la ma-  
rine française où elle est attestée

pour la première fois pendant le combat de prairial 1794 contre la flotte britannique. En 14-18, il a fallu attendre la bataille de Verdun pour que la coloration des avions de combat devienne populaire. Au printemps 1916, tandis que des centaines des milliers de combattants rampaient dans la boue sous les tirs d'artillerie, très haut au-dessus d'eux planait la sentinelle de Verdun, le Nieuport 11 de Jean Navarre, rouge lui aussi, qui attaquait chaque avion ennemi qui osait apparaître à l'horizon. Sa popularité parmi les Poilus était immense. La mode franchit la ligne de front et, à la fin de la guerre, les usines allemandes ou austro-hongroises produisaient des avions qui sortaient d'usine déjà coloriés et avec différents motifs sur leurs fuselages.

### **Rappel annuel :**

Chers membres,

C'est le moment de penser à régler votre cotisation 2024.

Veillez la verser sur le compte du FNAR N° : **BE71 3101 1569 0269**

en n'oubliant pas de mentionner votre nom suivi de la mention

« **Cotisation FNAR 2024** ».

Merci d'avance et bien cordialement.

Le Trésorier et le Secrétaire.