

## ***En vol, aux commandes du Fokker DR-1 Dreidecker***

**Jean-Pierre LAFILLE**

Aviasport n°289 juin 1978

C'est encore Jean Salis qui m'a permis de voler sur ce curieux avion qu'est le Fokker Triplan. Un triplan. qui, en réalité, comporte une quatrième aile entre les roues, dont elle carène l'essieu. Un avion pas très joli, pour ne pas dire franchement laid, qui n'a laissé son nom au générique de l'aviation que grâce au légendaire «Baron Rouge», dont la carrière se termina à quelques mètres du lieu où se trouve maintenant le bar de l'aéro-club d'Amiens.

### **Des mitrailleuses, un pilote, un moteur**

Dans le cas de cet avion, le problème est simple; il s'agissait de transporter deux mitrailleuses et leur servant à une altitude et une vitesse au moins égales à celles atteintes par les appareils ennemis. Il suffisait donc de fabriquer un bon avion doté du moteur nécessaire à son fonctionnement, et l'affaire était dans le sac. Mais à cette époque, les moteurs ne pouvaient être qualifiés que de « juste suffisants », ce qui obligeait les constructeurs à créer des cellules ultra-légère, donc, elles devaient aussi être solides et très ramassées. D'où l'aspect de l'appareil qui nous intéresse aujourd'hui. Le moteur de la reproduction est un moteur en étoile d'origine américaine. Il remplace le Le Rhône rotatif de l'appareil conçu par Fokker, ce qui est regrettable sur le plan de l'authenticité, mais bien pratique sur celui de l'utilisation du fait du potentiel considérablement supérieur des moteurs modernes.

La cellule, par contre, n'est pas très classique. Le fuselage est court, très court même, et ressemble d'assez près à une caisse un peu allongée, dont un bout serait légèrement effilé.

Une aile dessous, une autre dessus, et une troisième au bout de quatre mats, constituent la drôle de voilure de la drôle de bête. Le train d'atterrissage est soutenu par deux jambes en V fixées d'une part au fuselage, et d'autre part au faux essieu, que carène une surface portante non négligeable. Les deux roues sont à rayons et entoillées.



La partie arrière du fuselage repose sur une béquille en bois amortie par sandows, et soutient la profondeur, dont la partie fixe, quasiment triangulaire est boulonnée sans fioriture sur le dessus du caisson arrière du fuselage. La direction, articulée directement sur la partie arrière du même caisson de queue, ressemble plus à une pièce de cent sous qu'à une gouverne aérodynamique. Entièrement mobile, elle n'est précédée d'aucune partie fixe, ce qui, vu sa petitesse, pourrait être la cause d'une certaine instabilité en lacet.

La cabine, d'accès difficile, réservée exclusivement aux pilotes un peu « casse-cou », assez souples et passablement musclés est, comme sur tous les avions de l'époque, quelque peu spartiate. Aucun instrument de vol, un tachymètre et un manomètre d'huile. C'est peu. Le palonnier est un simple tube à peu près horizontal, le manche en est un autre assez proche de la verticale, et la manette de gaz est classique, ainsi que le siège, assez inconfortable d'ailleurs. Le pare-brise n'obstrue absolument pas la visibilité, étant donné son inscription aux « abonnés absents », mais il est remplacé dans cette fonction par l'aile centrale qui, avion au sol, bouche complètement la visibilité vers l'avant. Bref, une fois dans la cabine (et aussi pas mal en dehors), on éprouve jusqu'à la mise en route l'impression désagréable de se trouver dans un engin plus haut que long, pas très large, et probablement faiblard sur le plan directionnel. Quant à voir devant : « Polop ! ».



Alors, la mort dans l'âme, on met en route le machin de devant, et on commence à rouler, puisqu'il n'y a pas moyen de faire autrement. A partir de cet instant, on n'a plus trop le temps de penser à autre chose qu'au moyen de rejoindre la piste, de se mettre dans la bonne direction et de s'y maintenir. On a alors la bonne surprise de voir que, si la béquille arrière est soulagée (manche en avant), et si le moteur n'est pas au ralenti, le contrôle en direction n'est pas trop mauvais, grâce à l'excellent soufflage de la gouverne dû à la faible longueur du fuselage. Moteur réduit, par contre, l'avion va à peu près où il veut.

### **Du vent et des insectes**

Quand enfin, on est sûr d'être aligné, on met les gaz en espérant que le couple n'est pas trop fort, et on met rapidement l'avion sur les roues afin de voir devant. Alors l'optimisme remonte. Car la

direction est très efficace, le couple n'est pas méchant, et la visibilité devient à peu près correcte vers l'avant. Quant à l'accélération, elle est assez rapide pour que le décollage se fasse après une bonne centaine de mètres à une vitesse de soixante à soixante dix kilomètres à l'heure. La profondeur est lourde, et pas compensable, les ailerons sont durs et pas très brillants, la direction est efficace quoique peu stable, mais dans l'ensemble, l'avion est très correctement pilotable et monte fort bien.

Un premier vol sur une telle machine mérite incontestablement que l'on mette « de l'eau sous la quille », et ce d'autant plus qu'à basse altitude les insectes sont nombreux, grâce au vent dû à la vitesse et à l'hélice, à se coller sur les lunettes, les pommettes, le front et en général tous les coins de peau non protégés. Et comme, de plus, un vol d'essai comporte quelques manœuvres à vitesse plus que faiblarde, il convient de prendre soin de son avenir immédiat. Car justement, le vol à vitesse réduite confirme ce que l'on pouvait craindre. Si en effet les ailerons sont lourds et pas très nerveux, la profondeur d'une efficacité très suffisante mais avec une nette tendance à piquer, la direction est carrément instable. En termes techniques, elle tend à diverger. Et comme son efficacité moteur réduit est par ailleurs assez limitée, on est amené à penser qu'un décrochage classique pourrait très bien se terminer en vrille, elle aussi bien classique mais très malvenue; encore qu'avec un bon coup de moteur (si cette andouille ne cale pas au mauvais moment) on doit pouvoir sortir correctement d'une telle situation. Je n'en dirai pas plus sur cette évocation de conditions inconfortables mais évitables, pour passer au chapitre de la maniabilité à grande vitesse.



Maniabilité à grande vitesse, voilà un terme qui sonne bien, encore que sur le triplan à quatre ailes de Monsieur Fokker, la grande vitesse soit très relative, et à l'image de la maniabilité. Mais à l'époque où fut réalisé le triplan, aucun avion n'était vraiment maniable, et ce petit appareil compact, difficile à voir et difficile à viser, devait être assez mobile pour descendre les copains sans aller au tapis à tous les coups.

Bref, on peut tourner quelques figures de voltige premier cycle avec cet engin, encore que la sortie d'un vol dos à l'aide des ailerons soit quelque peu aléatoire. Mais tout ce qui comporte des rotations lacet ou tangage passe très correctement. Ah! à propos des ailerons, il faut indiquer quand même que, si l'effet roulis est un peu « asthmatique », le lacet inverse qui en découle est, lui, à la mesure des efforts fournis par le pilote.

Tout ce qui comporte des rotations tangage, disais-je plus haut, passe très correctement. C'est vrai, mais il faut quand même se méfier du fait que les ailes sont, aussi curieux que cela puisse paraître, du type cantilever (en porte à faux, si vous préférez). Elles sont en effet reliées les unes aux autres par des entretoises de dimension d'ailleurs inégales, mais pas haubanées. Le nombre de G encaissables doit donc être assez modique et il convient d'être prudent quand à l'exploitation des possibilités acrobatiques du Fokker Triplan. Quant aux entretoises, vous avez bien lu, elles sont de longueur inégale, donc les ailes ne sont pas parallèles, comme le fuselage n'est pas symétrique et le train d'atterrissage pas perpendiculaire (ou parallèle) à l'ensemble. Mais après tout, l'avion vole symétriquement et ces corrections géométriques voulues par le constructeur procèdent probablement plus d'un coup de génie que d'une idée farfelue.

Voyons maintenant comment on peut poser l'engin. A première vue, il vaut mieux se poser face au vent afin d'éviter ce que les spécialistes rigolards appellent un « cheval de bois » et que le pilote qui en est victime qualifie de « difficulté à maintenir l'axe de piste ». Tu parles, l'axe de piste, un truc qu'on ne voit pas pour la bonne et simple raison qu'il se cache sournoisement derrière une aile médiane complice de ses agissements. Bref, méfions-nous et posons-nous face au vent pour rester « Bof » en ligne droite, sur les roues pour garder la piste en vue, et le plus doucement possible pour ne pas être renvoyés en l'air par ces salauds de sandows « assurant » la suspension. Quant à la vitesse, on va essayer de la déduire de l'assiette et de la trajectoire, l'une moins l'autre s'appelant l'incidence, si l'on en croit l'« Evangile selon Saint-Yan » La vitesse est alors inversement proportionnelle à . A rien du tout ! on pose l'oiseau et on ne fait pas de philosophie. Enfin, on pose l'oiseau... On essaye, et avec une confiance assez restreinte dans la suite des événements.

Alors, allons-y, réduisons les gaz, augmentons la pente et essayons de déduire de la trajectoire et de la (ça y est, v'la qu'ça r'commence). Bref, on approche du sol, on arrondit, un peu vite, semble-t-il, car ça court et à la Ferté Alais la piste transversale est très courte. Enfin, ça ne fait rien, si la piste est courte, la traînée est importante. On touche doucement à mi-bande, et on est renvoyé traîtreusement en l'air par une taupinière mal placée (saloperies de taupes !). Mais finalement, on se réavachit plus loin sans trop de mal et l'ensemble s'arrête suffisamment court, en cahotant et en s'inclinant d'une aile sur l'autre (voilà la raison d'être des petits patins de bouts d'ailes).

Ceci étant fait, et l'avion du « Baron Rouge » étant démythifié, il ne reste plus qu'à effectuer bien tranquillement un tour de piste sans problème sur une machine à peu près domptée bien qu'encore respectée. Après quoi on rentre au parking sous les regards rigolards d'une meute de copains soiffards invertébrés (c'est ma concierge qui l'affirme) qui entourent l'avion aussitôt l'arrêt de la grande hélice, dans l'attente du faux pas qui, au cours de la descente du haut de sa fringante monture, fera s'étaler le pilote et changera le hardi chevalier du ciel en une piteuse motte de boue ambulante. Car tels sont les jaloux, qui tendent généralement à transformer le respect qu'ils doivent à autrui en un monstrueux éclat de rire. Mais leurs rires sont ceux de garçons en bonne santé qui, eux aussi, un jour prochain, descendront à leur tour du bel avion aux ailes nombreuses et à la toile camouflée comme en 1914, sous le regard narquois d'une meute assoiffée et rigolarde.