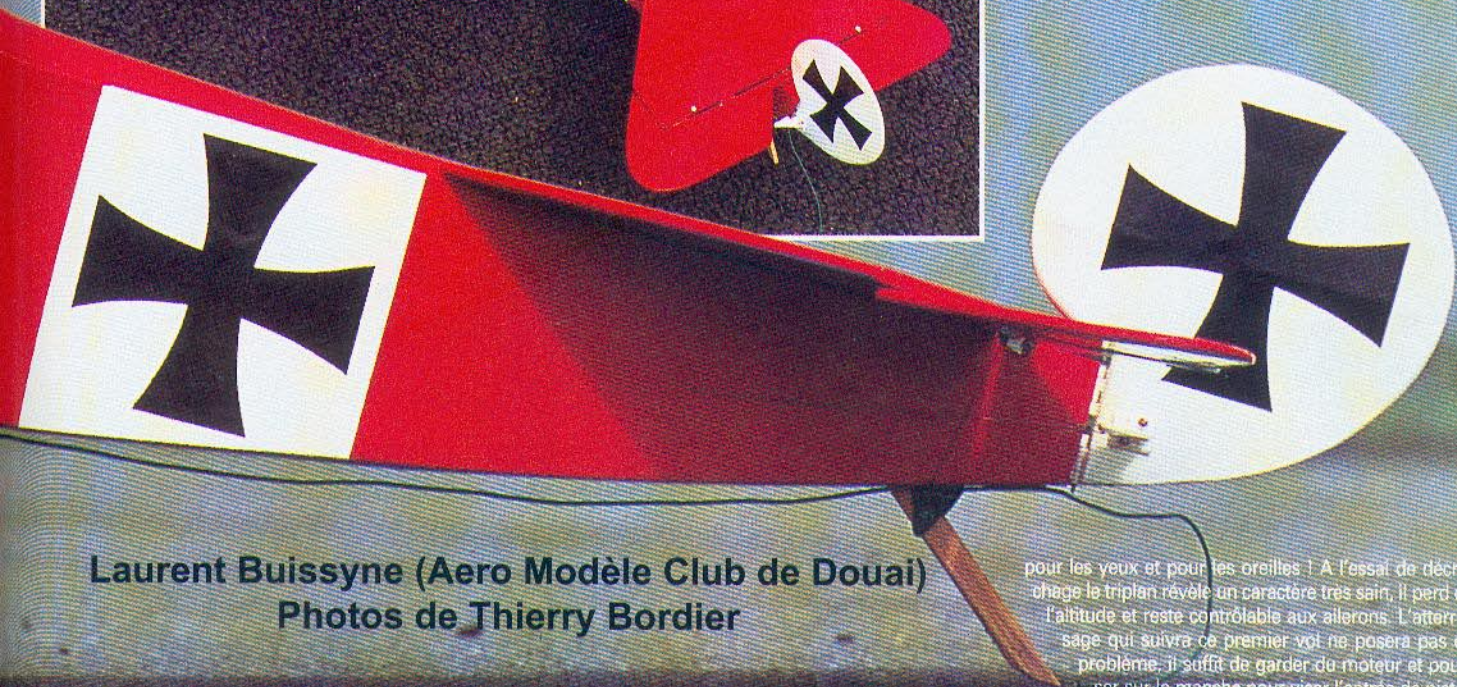
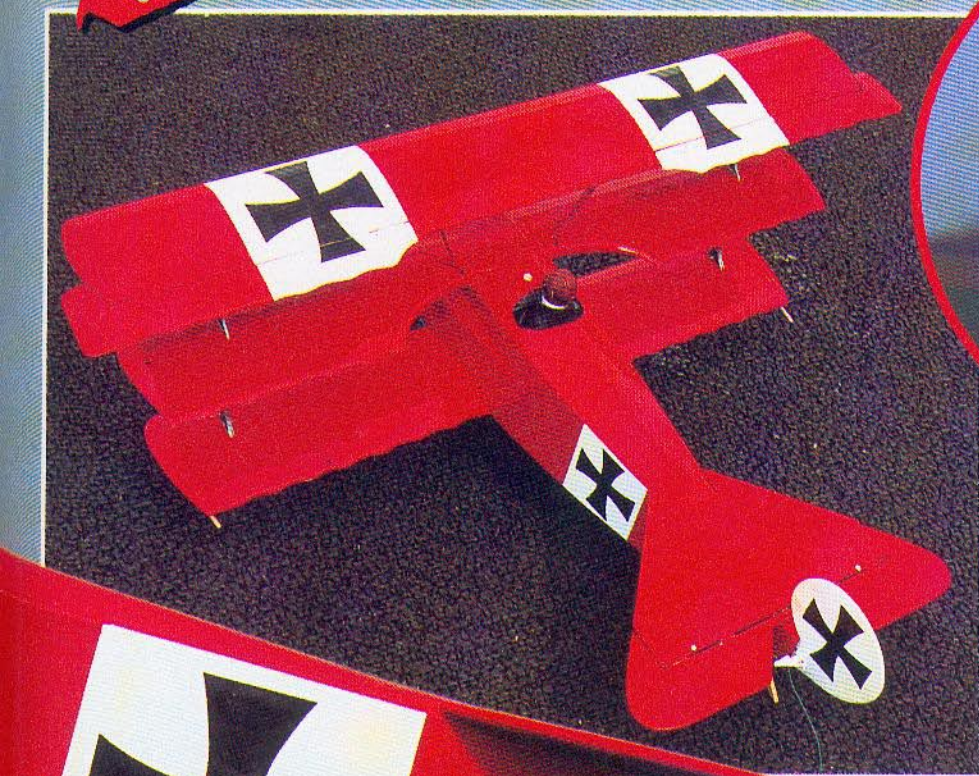


# Fokker DR1



**Laurent Buisseyne (Aero Modèle Club de Douai)**  
**Photos de Thierry Bordier**

**E**t puis un jour, nous avons franchi le pas en invitant également tous les modélistes du club attirés par cette aventure. Bien sûr, il n'était pas question de réaliser des maquettes mais simplement des modèles ayant l'allure de leurs ancêtres ! Pour corser le spectacle, nous nous sommes arrangés pour repartir de façon équilibrée les deux équipes : Les "alliés" et les "ennemis".

Voilà donc la description des escadrilles en commençant par les alliés : tout d'abord Christian qui a modifié un kit du commerce pour en faire un SE 5 puis Gérard qui nous a concocté un Morane N, Jean Baptiste a réalisé un Henriot, Jean Marc construit un Bristol Scout et Luc et Hervé nous préparent deux autres SE 5. L'autre camp comporte principalement des Fokker, le D VII de Jean Claude D. Nous avons également un Duke transformé en bombardier par Jean Claude M, et votre serviteur a rejoint le camp des "méchants" avec son triplan... Les premiers combats ont opposé le SE 5 de Christian et mon DR1 et même si parfois la vitesse de vol est un peu élevée, le simulacre est très réaliste !

## L'envolée du Baron Rouge

Début janvier 1995, je me retrouve par une belle journée sur notre terrain de Vitry en Artois; la température n'est pas très élevée, le vent est fort avec de belles rafales mais le soleil est présent dans un beau ciel bleu. Le vent m'inquiète mais je suis trop impatient et je suis pressé de voir voler mon triplan. Le moteur se montre un peu récalcitrant mais le démarreur finira par gagner, je règle le moulin qui tourne maintenant comme une horloge et j'aligne le triplan face au vent.

Manche à mi gaz, le DR1 décide de décoller tout seul pour attaquer une jolie grimpe sous 45°... qui a dit que les moteurs 4 temps n'étaient pas puissants ! Je réduis automatiquement les gaz et je règle le trim sur piqueur pour calmer les ardeurs ascensionnelles du triplan... Les ailerons sont vifs et je bascule l'inter des dual-rates, le lacet inverse est plus que présent et le triplan se dandine sur la queue à chaque coup d'ailerons ! Deux minutes plus tard, j'arrive enfin à dompter cette machine et je m'offre quelques passages bas, un régal

pour les yeux et pour les oreilles ! A l'essai de décrochage le triplan révèle un caractère très sain, il perd de l'altitude et reste contrôlable aux ailerons. L'atterrissage qui suivra ce premier vol ne posera pas de problème, il suffit de garder du moteur et pousser sur le manche pour viser l'entrée de piste ; une fois le seuil de piste passé, on réduit les gaz, le triplan amorçe alors une descente sous sa meilleure finesse (estimée à 1,2 f), il reste alors à arrondir pour poser correctement, le roulage qui suit restera très réaliste pour finir par une mise en pylône.

Voilà le récit du premier vol et voici en résumé une analyse des vols qui ont suivi.

Le décollage reste le moment le plus intense du vol ; si le vent est présent il faut aligner parfaitement le Fokker dans le lit du vent (très important) puis mettre progressivement les gaz pour éviter que le couple moteur ne fasse dévier l'avion car la petite dérive ne sera pas assez efficace pour contrer une embardée dans les premiers mètres.

Une fois l'avion en ligne de vol, vous pouvez décoller et remercier le seigneur de vous avoir donné un peu de vent. Si ce dernier est absent, bon courage car il devient délicat de maintenir l'avion en ligne droite, mais je vous rassure quand même : on peut faire décoller le DR1 les jours sans vent, heureusement !

Remarque : sur mon modèle je n'ai pas mis de pincement aux roues et je pense qu'un léger pincement serait le bienvenu pour aider au décollage !