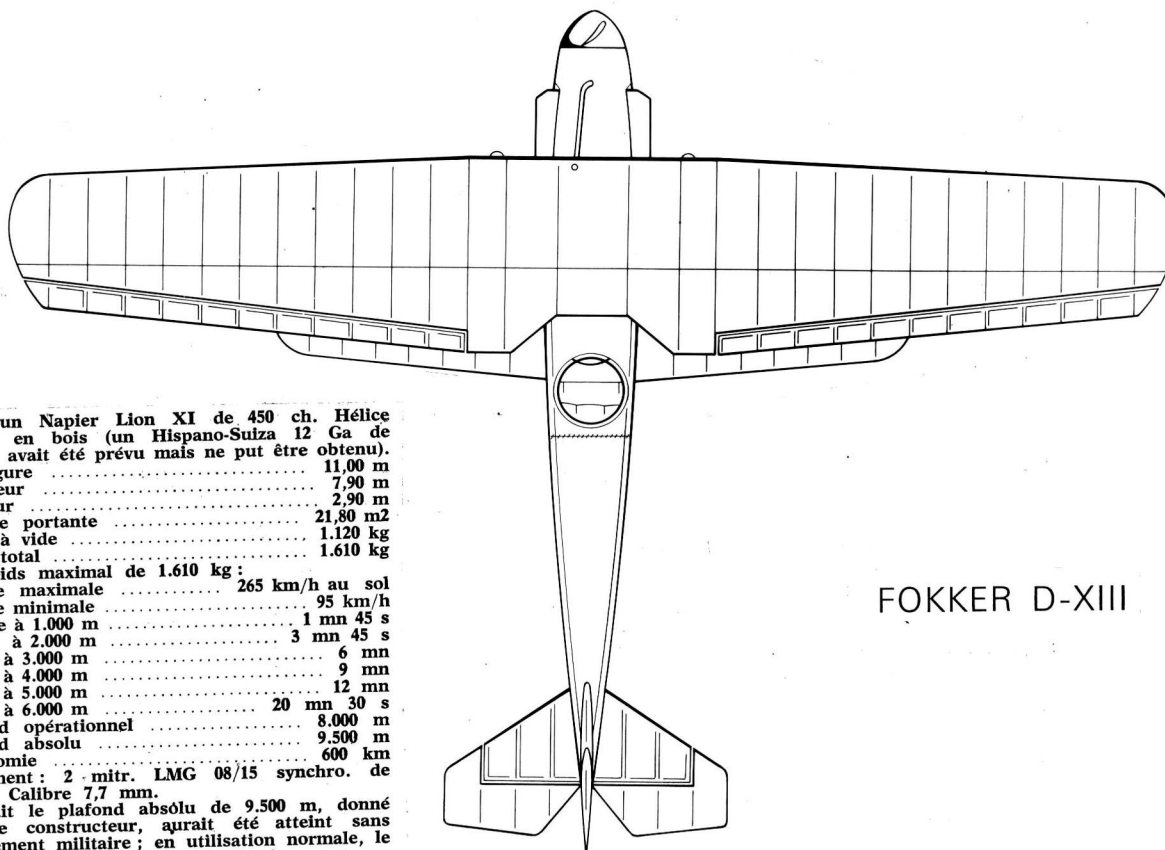
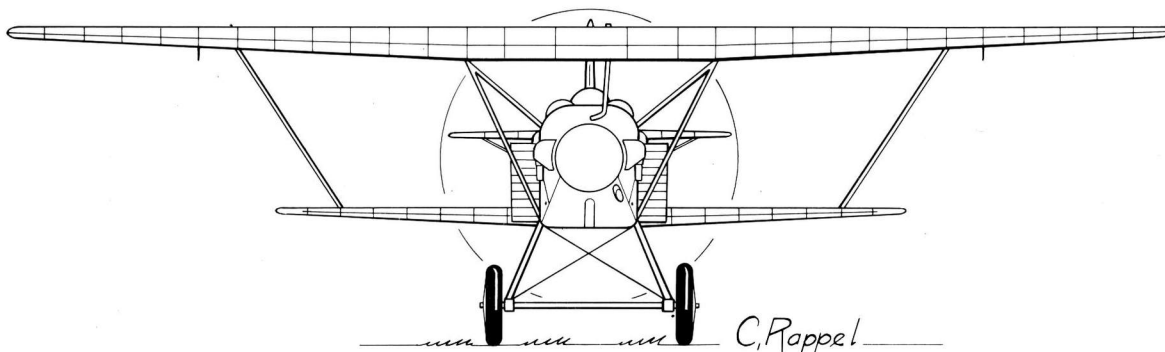


PLAN AU 1/72°



FOKKER D-XIII

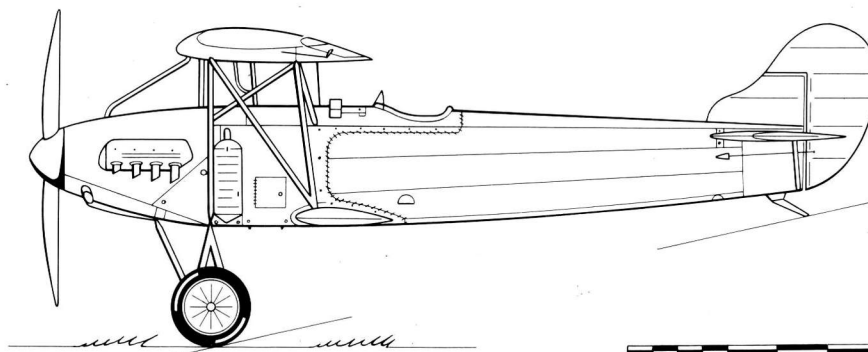
Avec un Napier Lion XI de 450 ch. Hélice bipale en bois (un Hispano-Sulza 12 Ga de 450 ch avait été prévu mais ne put être obtenu).

Envergure	11,00 m
Longueur	7,90 m
Hauteur	2,90 m
Surface portante	21,80 m ²
Poids à vide	1.120 kg
Poids total	1.610 kg

Au poids maximal de 1.610 kg :

Vitesse maximale	265 km/h au sol
Vitesse minimale	95 km/h
Montée à 1.000 m	1 mn 45 s
» à 2.000 m	3 mn 45 s
» à 3.000 m	6 mn
» à 4.000 m	9 mn
» à 5.000 m	12 mn
» à 6.000 m	20 mn 30 s
Plafond opérationnel	8.000 m
Plafond absolu	9.500 m
Autonomie	600 km

Armement : 2 mitr. LMG 08/15 synchro. de capot. Calibre 7,7 mm.
(en fait le plafond absolu de 9.500 m, donné par le constructeur, aurait été atteint sans équipement militaire ; en utilisation normale, le D-XIII ne dépassait guère 7.500 m).



Les conditions draconiennes du Traité de Versailles appliquées à partir du 20 janvier 1920 firent rejeter la demande du gouvernement allemand visant la conservation de huit aérodromes et le maintien en service d'un groupe d'avions opérationnels. Pourtant la requête avait été formulée en arguant non des raisons militaires mais le maintien de l'ordre et la sécurité intérieure. A la suite de cette fin de non recevoir des Alliés, les sept escadrilles, créées en 1919 pour assurer des patrouilles de police de l'air, furent dissoutes et le 8 avril 1920, le Corps Aérien germanique avait cessé d'exister.

Le 16 avril 1922, soit plus de deux ans après, des délégations allemande et soviétique, concluaient à Rapallo en Italie, un traité séparé qui était le dénouement logique des relations établies entre l'Allemagne et l'Union Soviétique depuis l'accord commercial du 6 mai 1921. Des discussions sur les aspects économiques et techniques de la défense militaire entre le négociateur russe Radek et le général allemand von Steeckt avaient abouti, à Rapallo,

FOKKER D-XIII D-XI

*Les
Belles
Bêtes
du
Temps
Passé*

...au bon temps des années folles...

de la collaboration germano-soviétique !



par
Pierre
Cortet

Un des
D-XIII pris
en compte
par les
Soviétiques
après
l'abandon de
la base
de Lipezk.

à la mise sur pied d'une véritable collaboration entre la Reichwehr et l'Armée Rouge.

Le danger constant d'un conflit avec la Pologne et, à partir de 1921, l'occupation de la Ruhr par l'Armée française, décidèrent les autorités de la Reichwehr à recréer une force aérienne, complètement indispensable aux quelques forces terrestres tolérées par le traité de Versailles. Violer celui-ci ouvertement aurait été une folie de la part de l'Allemagne affaiblie, sachant que les Alliés n'auraient pas hésité à intervenir militairement. Des négociations, longues et difficiles, conduites avec l'URSS, aboutirent finalement à la conférence de Moscou du 15 avril 1925 qui ratifiait les accords passés entre les deux nations y compris l'autorisation pour la Reichwehr d'organiser des bases militaires en Russie. Le centre d'entraînement aérien

fut fixé à Lipezk, à 400 kilomètres environ au Sud-Ouest de Moscou. Il n'y eut pas de problème d'instructeurs. Ceux-ci furent recrutés sans difficultés parmi d'anciens pilotes militaires qui ne demandaient qu'à reprendre du service. Pour le matériel, les Allemands y avaient pensé depuis longtemps. Exactement, c'est à la fin de l'été de 1923 qu'Anthony Fokker, le célèbre constructeur hollandais, reçut la visite de trois personnages qu'il fit entrer dans son cabinet de travail à Amsterdam. Il y avait là Félix Wagenfuehr, bras droit de l'industriel et financier Hugo Stinnes, Walter Hormel ancien officier-pilote de la Kriegsmarine et, enfin l'Hauptmann Kurt Student, pilote chez Fokker depuis 1915. La discussion était d'importance. Il s'agissait d'obtenir des usines Fokker la livraison d'avions D-XI et D-XIII, cinquante appareils de chaque étant

demandés rapidement. Après avoir été réceptionnés, les chasseurs devaient être expédiés, par voie maritime, à un certain Traugott Müller, Valparaiso (Chili). L'achat de moteurs en France et en Angleterre fut suggéré à Fokker et, en fait, Wagenfuehr possédait déjà la liste des prix et des dates de livraisons possibles. Une autre clause du contrat en cours d'élaboration demandait l'équipement des avions avec des mitrailleuses L.M.G. 08/15, fournies par Wagenfuehr et Stinnes et, également, que les cinquante D-XI puissent être, éventuellement, remplacés par le même nombre de D-XIII. Fokker ne fut pas dupe longtemps sur la véritable destination de ses appareils. Il apprit bientôt que son ancien pilote Kurt Student était l'envoyé du Ministère de la Défense qui l'avait doté des pleins pouvoirs. Wagenfuehr et Hormel

étaient chargés de camoufler la nature de la transaction. Et bien entendu, les Fokker n'arrivèrent jamais à Valparaiso...

DE NOUVEAUX CHASSEURS FOKKER

Au printemps de 1919, Anthony Fokker quitta l'Allemagne pour réintégrer sa Hollande natale. Utilisant alors un assez grand nombre de cellules et de moteurs, il recrée une firme qui porte toujours son nom, et satisfait à des commandes portant sur son célèbre D-VII, émanant de pays divers. Puis il se remet au travail, aidé de l'ingénieur Reinhold Platz, et évolue du D-VII quelques nouveaux projets de chasseurs. La première concrétisation est désignée D-IX. Tirée par un moteur Hispano-Suiza 8 Fb de 300 ch, cette machine était un D-VII légèrement modifié : un peu plus grand, mais avec un empennage vertical qui, lui, est proportionnellement moins important. Un seul prototype fut terminé, éveillant, néanmoins, l'intérêt de l'U.S. Army Air Service qui le mit en évaluation sous la désignation PW-6 avec le serial AS 68575.

Fokker reprit le dessin, l'améliora et sortit le D-XI. S'éloignant déjà du D-VII, ce nouveau monoplace de chasse a une voilure sesquiplane et, si le moteur est toujours l'Hispano de 300 ch, l'empennage vertical comporte une dérive et un gouvernail agrandis. Décollant pour la première fois le 5 mai 1923, il est exposé, au mois d'août suivant, à l'International Air Exhibition de Gottenburg, en Suède. Il y remporte un succès mérité, montrant des performances et des qualités de vol supérieures à celles de ses contemporains, équipés du même moteur, alors en service.

FOKKER D-XI CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES

Avec un Hispano-Suiza 8 Fb de 300 ch entraînant une hélice bipale en bois.

Envergure	11,67 m
Longueur	6,97 m
Hauteur	2,89 m
Poids à vide	865 kg
Poids total	1.250 kg
Surface portante	23,20 m ²
Vitesse maximale	225 km/h
Armement : 2 mitr. LMG 08/15 synchronisées situées sur le capot. Calibre 7,7.	

En conséquence, plusieurs commandes furent enregistrées. La Roumanie en reçut cinquante exemplaires en 1925. Le gouvernement helvétique fut, lui aussi, intéressé et acheta deux D-XI pour évaluation la même année. Ils seront immatriculés 641 et 642 au sein de la Fliegertruppe. Les Allemands renoncèrent à leurs cinquante appareils qu'ils cédèrent à l'Union Soviétique. L'U.S.A.A.S. qui avait équipé son PW-6 d'un moteur Wright H-2 de 335 ch et obtenu des performances intéressantes, commanda, dès la sortie du nouveau prototype, trois D-XI qui seront livrés en 1923 avec moteur Curtiss D-12 de 440 ch. Désignés PW-7, ils furent employés, avec diverses modifications, à des vols d'essais destinés à déterminer les efforts maxima auxquels un chasseur pouvait être soumis en vol. Les résultats de ces tests, menés en partie par James Doolittle, furent d'une grande importance pour les Américains. La version améliorée D-XIII sortira équipée du moteur anglais Napier

Lion XI de 450 ch. Ce groupe de 12 cylindres en V sera installé à la demande de la Reichwehr qui avait estimé que l'Hispano 300 ch ne correspondait pas aux besoins futurs. L'aile supérieure n'avait plus les ailerons débordants comme sur le D-XI et si le revêtement des plans était toujours en contreplaqué, l'envergure était légèrement diminuée. Le premier vol du D-XIII eut lieu le 12 septembre 1924. Il atteignit, peu après, sans équipement militaire, la vitesse de 272 km/h, ce qui en faisait un des plus rapides chasseurs du monde. Le 16 juillet 1925, l'ingénieur-pilote Bertus Grasé, sur un D-XIII de série, battait quatre records du monde :

- avec 500 kg de charge sur 100 km à la moyenne de 266,627 km/h,
- avec 500 kg de charge sur 200 km à la moyenne de 265,076 km/h.

Avec 250 kg de charge sur les mêmes distances les records étaient également battus à la même vitesse respective. Les Allemands furent les seuls acheteurs de l'excellent D-XIII et les cinquante exemplaires quittèrent le port de Stettin le 28 mai 1925. Avec leur arrivée à Lipezk démarra le premier cours régulier de la future Luftwaffe. Au 1/10/29, la base secrète avait encore en compte 43 Fokker D-XIII (c/n 4599, 4600, 4601, 4603 à 4610, 4625, 4627, 4687 à 4690, 4692 à 4696, 4700,

4702 à 4706 et 4865). En hiver, par temps de neige, le train d'atterrissage était équipé de skis. A la suite de l'arrivée d'Adolf Hitler au pouvoir, les bases allemandes en URSS furent évacuées et, en septembre 1933, la base de Lipezk était remise aux Russes avec bâtiments et équipements, dont une trentaine de D-XIII. Cadeau quelque peu empoisonné, en ce qui concerne ce matériel, car la plupart n'était pas en condition de rejoindre l'Allemagne par la voie des airs...

DECORATION DES AVIONS

Les D-XIII de Lipezk ne portèrent pas d'insignes de nationalité. La partie entoillée du fuselage était peinte en vert-gris assez foncé. Tandis que la partie avant, y compris le capot-moteur, restait métal naturel bouchonné. Les ailes étaient entièrement jaunes de chrome mais le stabilo restait vert-gris tout comme les jambes de train, les flasques de roues et les mâts. Le numéro individuel de l'appareil apparaissait en blanc sur le fuselage et, plus tard, une bande de même couleur entourait le dit fuselage en avant de la dérive. Celle-ci sera parfois décorée aux couleurs du pilote titulaire : losanges bleus et blancs en diagonale ; bandes horizontales rouges et blanches, ou verticales blanches et vertes.



Le prototype du D-XI, avec ses ailerons débordants.



Un des deux D-XI acquis par la Suisse, le plan supérieur est déjà celui du D-XIII.



Ce D-XIII de série est celui qui battit les quatre records du monde.