Un avion unique au monde :

Le Fokker de Knowlton

par Pierre Gillard

Knowlton est un sympathique petit village de style victorien implanté au bord du Lac Brome dans les Cantons de l'Est au Québec. On y va en général pour y passer une journée relax à flâner dans les boutiques, à admirer les échoppes d'artisanat ou pour y faire escale dans un des nombreux restaurants lors d'une ballade à moto ou à vélo.

En 1802, des Loyalistes restés fidèles à la couronne britannique et ayant quittés les états de la Nouvelle-Angleterre durant la guerre de l'indépendance fondent le village de Coldbrook, du nom de la rivière sur les berges de laquelle il est établi. En 1855, le village devient le chef-lieu du comté et l'Honorable Paul Holland Knowlton en est nommé le gouverneur. Par la suite, le village prend son nom tandis qu'il gagne en prospérité. En 1971, il est amalgamé avec six autres villages voisins pour former la Ville de Lac Brome, dont le nom s'est taillé une enviable réputation dans l'élevage de canards.

Un musée.

Le 18 août 1897, la Société Historique du Comté de Brome (*Brome County Historical Society*) est fondée au cours d'une fête champêtre se tenant au village de West Brome et est incorporée le 9 mars 1898. En 1903, elle reçoit son premier édifice qui abritait l'Académie et qui a perdu sa fonction d'école. Cet édifice est un don de l'Honorable Paul Holland Knowlton. À partir de ce moment, les différentes collections sont exposées de manière permanente au public.

Le Fokker No. 6810/18 lors de la journée de l'Aviation royale canadienne à Trenton en 1963. C'est la seule fois que cet avion a été exposé en dehors du musée de Knowlton *(Archives nationales).*

Après la fin de la Première guerre mondiale, le sénateur George G. Foster s'adresse à Ottawa afin d'obtenir des trophées de guerre au profit du Musée du Comté de Brome. En 1920, il prend les dispositions nécessaires afin qu'un biplan allemand Fokker D. VII soit expédié du Camp Borden en Ontario au musée

Le Fokker est exposé dans une salle consacrée à la Première guerre mondiale parmi d'autres objets militaires *(Pierre Gillard).*

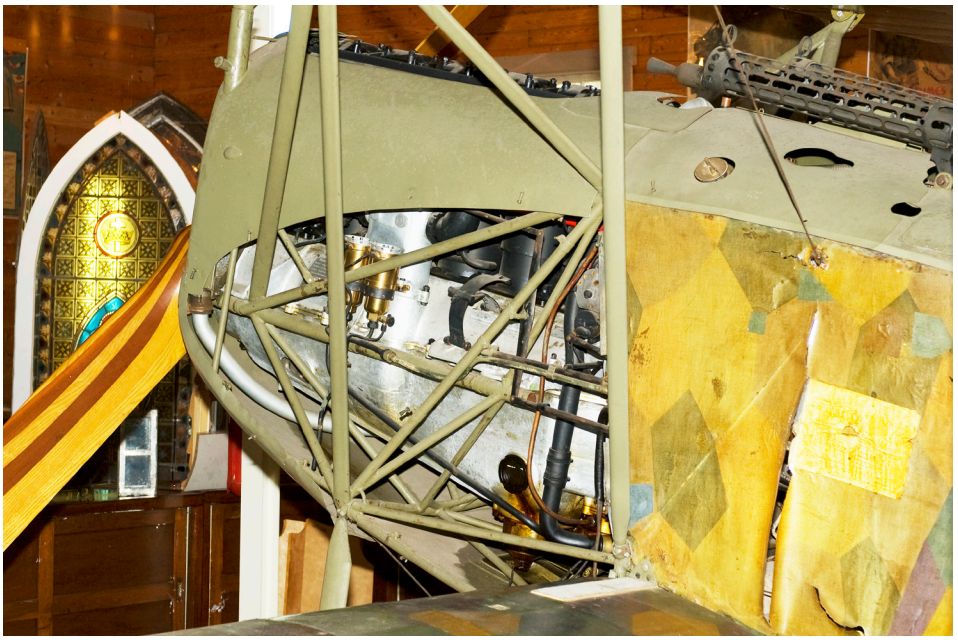
de Knowlton. Le transport coûte la somme de 122,50 $. Cet avion devient la pièce maîtresse de l'exposition consacrée à la guerre dans l'Annexe Martin qui est officiellement inaugurée le 26 août de l'année suivante par le Très Honorable Sir Robert Borden, Premier ministre du Canada durant le premier conflit mondial.

Les Fokker au Canada.

Le Fokker No. 6810/18 est actuellement le seul survivant des vingt-deux appareils de ce type qui ont été attribués au Canada où ils ont principalement été utilisés par des écoles. Il est le seul exemplaire au monde disposant en bonne partie de son entoilage d'origine. Plusieurs autres appareils de ce type existent encore et peuvent être vus à l'*Air & Space Museum* de Washington aux États-Unis, au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget près de Paris en France, au *Deutsche Museum* à Munich en Allemagne et au *Royal Air Force Museum* situé à Hendon au Royaume-Uni. Il existe aussi un exemplaire exposé au Musée de l'aviation du Canada à Ottawa, mais cet appareil provient d'une collection privée située aux États-Unis et était, auparavant, une prise de guerre de ce pays. Il en est de même pour le Fokker D. VII du *Militaire Luchtvaart Museum* de Soesterberg aux Pays-Bas.

Le Fokker de Knowlton.

Le D. VII de Knowlton est en fait un avion construit sous licence par Albatros Flugzeugwerke, concurrent de Fokker, car en 1918 le manufacturier n'était pas en mesure de construire le nombre d'appareils requis par les autorités allemandes dans les délais impartis. Il semblerait même que Fokker n'avait pas envoyé les plans



Vue sur le moteur de six cylindres en ligne Mercedes D. IIIa de 180 chevaux qui équipait cette version du Fokker D. VII. Il se peut que le moteur gréant l'avion exposé à Knowlton soit neuf et n'ait jamais été utilisé *(Pierre Gillard).*

Le musée, qui est situé à l'entrée du village de Knowlton, vaut le détour *(Pierre Gillard).*

à Albatros, mais un avion entier pour qu'il puisse être « copié », technique que l'on appelle aujourd'hui *Reverse Engineering* et très chère à l'industrie chinoise. Dès lors, beaucoup de pièces n'étaient pas interchangeables entre les avions construits par Fokker et ceux réalisés par Albatros. Cette même constatation pouvait parfois être faite entre les appareils produits par Albatros et par sa filiale Ostdeutsche Albatros Werke.

L'avion est en bon état général à part quelques petits points de corrosion notés par des observateurs sur les attaches de l'hélice. Le moteur ainsi que son échappement apparaissent dans un état tel qu'il se pourrait qu'il n'ait peut-être jamais fonctionné. Certains mentionnent également que certains éléments proviendraient d'autres appareils du même type qui auraient été cannibalisés. On prétend que des ailerons, des gouvernes ou autres capots pourraient provenir des Fokker portant les numéros 6506, 6810, 8318, 8502 et 8504.

Sur son site Internet[1], Bill Maloney, un spécialiste des musées militaires, nous livre les observations qu'il a faites

1 http://www.fourfold.org/billm/Aviation/BromeCountyMuseum/index.htm

Le pilote disposait d'un équipement fort rudimentaire et son emplacement à bord était plutôt spartiate *(Pierre Gillard).*

Les deux photos ci-dessus montrent les détails du camouflage recouvrant l'avion. Toutes les deux ont été corrigées au niveau des couleurs en prenant référence sur le blanc de la croix de la cocarde. Sur l'image du haut, on note bien la peinture originale (au-dessus) et celle qui a été refaite lors de réparations qui ont été effectuées à Trenton en 1963 (en-dessous). Sur l'image du bas, on peut découvrir les dégâts causés par inadvertance par un employé du musée en 1923, semblerait-il *(Pierre Gillard).*

de l'entoilage de l'avion, sur son état et ses quatre ou cinq types de couleurs de camouflage qui y sont appliqués. On apprend aussi qu'en 1923, en glissant alors qu'il balayait le plancher, un employé du musée a, par inadvertance, entaillé la toile du côté gauche de l'avion.

En 1963, le Fokker a été transporté à la base militaire de Trenton où certains éléments endommagés de l'entoilage ont été réparés avec des morceaux de toiles refaits à l'aide de quatre tons de couleurs (connus sous le nom de « *Knowlton Pattern* ») et fournis par la *Smithsonian Institution* du *National Air And Space Museum de Washington DC*. Après avoir été exposé à Ottawa toujours en 1963, le Fokker rejoint son « domicile » de Knowlton. Ce sera la seule fois que cet avion aura quitté le musée.

Toujours sur le site Internet de Bill Maloney, on peut découvrir la procédure particulière du démarrage du moteur à six cylindres en ligne Mercedes D. IIIa de 180 chevaux refroidi par eau. Chaque cylindre dispose d'un bol à son sommet dans lequel le mécanicien verse un mélange d'essence et de benzène. Les magnétos étant coupées, il tourne l'hélice à la main lui faisant effectuer six rotations complètes, permettant ainsi au mélange d'être injecté dans chaque cylindre. Ensuite, les magnétos et l'arrivée d'essence étant activées, le pilote manœuvre une poignée située en bas à droite dans l'habitacle qui, par une magnéto de démarrage, génère des étincelles lorsque chaque cylindre vient de passer le point mort haut. À ce moment, il suffit alors d'espérer que le moteur démarre.

Le Fokker D. VII No. 6810/18 tel que l'on peut le voir aujourd'hui à Knowlton *(Pierre Gillard).*

« Billy » Bishop.

Certains émettent l'idée que William A. « Billy » Bishop, l'as canadien de la Première guerre mondiale aux 72 victoires, aurait peut-être utilisé cet avion dans sa tournée à travers le pays au terme du conflit pour présenter des spectacles aériens. Mais comme tout ce qui est dit au sujet de ce brillant pilote militaire, dont notamment le nombre de victoires qui lui aurait été attribuée, ceci serait à prendre avec la plus grande réserve surtout si l'on se réfère à l'état de l'avion.

Une pièce historique de très grande valeur.

Le Fokker D. VII No. 6810/18 exposé dans les locaux de la Société Historique du Comté de Brome est, comme relaté ci-avant, unique au monde. Une visite à Knowlton s'impose donc pour tout amateur d'aviation ou toute personne éprise d'histoire militaire en tournée au Québec.

L'auteur tient à remercier le personnel du musée pour son aimable collaboration.

Références Internet :

Bienvenue à Knowlton, Québec : www.knowltonquebec.ca

Société Historique du Comté de Brome-Brome County Historical Society : www.bromemuseum.com

Article d'Edward Peter Soye au sujet des Fokker canadiens diffusé sur le site des *Vintage Wings of Canada* : www.vintagewings.ca/VintageNews/Stories/tabid/116/articleType/ArticleView/articleId/38/language/en-CA/Those-Canadian-Fokkers--War-Trophies-and-the-Nascent-Canadian-Air-force.aspx

Marquage sur la dérive permettant d'aisément identifier un appareil allemand lors de combats tournoyants *(Pierre Gillard).*