



AIRCO D.H.2



Fiche descriptive

<u>Appareil :</u>	<u>Airco D.H.2</u>
<u>Envergure :</u>	<u>8.61 m</u>
<u>Longueur :</u>	<u>7.68 m</u>
<u>Hauteur :</u>	<u>2.91 m</u>
<u>Motorisation :</u>	<u>1 moteur Gnome Mono soupape 9 cylindres</u>
<u>Puissance totale :</u>	<u>1 x 100 ch.</u>
<u>Armement :</u>	<u>1 mitrailleuse de 7.7mm</u>
<u>Charge utile :</u>	<u>-</u>
<u>Poids en charge :</u>	<u>654 kg</u>
<u>Vitesse max. :</u>	<u>150 km/h</u>
<u>Plafond pratique :</u>	<u>4267 m</u>
<u>Distance max. :</u>	<u>2 Heure(s)</u>
<u>Equipage :</u>	<u>1</u>



Le **D.H.2** fut le premier véritable chasseur du Royal Flying Corps. Cet avion équipa les premiers squadrons britanniques de chasseurs monoplaces. Il effectua son vol initial en juillet 1915. Il fut mis en service en 1916 pour parer la menace que représentaient les Fokker Biplan à moteur propulsif au début de la Première Guerre mondiale. C'était la deuxième conception de Geoffrey de Havilland pour Airco, basé sur son biplace Airco DH.1.

Le **D.H.2** fut d'abord équipé d'une mitrailleuse avant orientable, puis d'une mitrailleuse fixe. Cette dernière solution se révéla d'autant plus avantageuse que le D.H.2 disposait de commandes répondant fort bien aux sollicitations du pilote. Il affronta les Fokker à armes égales, rétablissant ainsi un certain équilibre. Le D.H.2 furent affectés à des missions de surveillance et d'escorte.

Le premier squadron du RFC à opérer en France avec des **D.H.2** fut le Squadron 24, commandé par le Major Lanoe G. Hawker, qui arriva le 7 février 1916 à St Omer avec 12 appareils. Il équipa par la suite six escadrons. Le D.H.2 donna sa pleine mesure à partir du printemps de 1916 et se montra un redoutable adversaire pour les Fokker. Bien que dépassé, il resta en service jusqu'au milieu de 1917. Il fut construit à raison de 400 exemplaires environ.



ALBATROS D V



Fiche descriptive

Appareil :	Albatros D V
Envergure :	9.05 m
Longueur :	7.33 m
Hauteur :	2.70 m
Motorisation :	1 moteur Mercedes DIIIa
Puissance totale :	1 x 180 ch.
Armement :	2 mitrailleuses de 7.7mm
Charge utile :	-
Poids en charge :	937 kg
Vitesse max. :	187 km/h à 1000 m
Plafond pratique :	5700 m
Distance max. :	2 Heure(s)
Equipage :	1



Conçu en 1917 à partir du D III comme un appareil capable de se mesurer aux meilleurs chasseurs alliés de l'époque, l'**Albatros D V** se caractérisait par un fuselage plus profond, à section transversale elliptique afin de réduire la traînée et d'accroître les performances en matière de vitesse et d'agilité.

L'**Albatros D V** était également doté d'un nouveau plan supérieur de voilure, d'un gouvernail de direction transformé et de systèmes de commande des ailerons modifiés.

Cet avion entra en service en mai 1917, mais, comme le plan inférieur de la voilure avait tendance à se briser quand l'appareil partait en piqué, l'**Albatros D V**, qui était déjà surclassé par les chasseurs alliés plus modernes, devint très rapidement impopulaire au sein des unités de chasse allemandes.



AVIATIK D.I



Fiche descriptive

Appareil :	Aviatik D.I
Envergure :	8.00 m
Longueur :	6.86 m
Hauteur :	2.48 m
Motorisation :	1 moteur en ligne Austro-Daimler
Puissance totale :	1 x 200 ch.
Armement :	2 mitrailleuses fixes de 8mm
Charge utile :	
Poids en charge :	852 kg
Vitesse max. :	185 km/h à 2000 m
Plafond pratique :	4200 m
Distance max. :	350 Km
Equipage :	1



L'Aviatik D.I. se présentait sous la forme d'un monoplace monomoteur biplan construit en bois entoilé et contreplaqué. Il était propulsé par un moteur à six cylindres en ligne Austro-Daimler d'une puissance de 185 chevaux, entraînant une hélice bipale en bois. Son architecture générale était très académique avec son train d'atterrissage fixe et son empennage classique. Côté armement, l'**Aviatik D.I** possédait deux mitrailleuses synchronisées Schwarzlose d'un calibre de 8mm. Son prototype réalisa son premier vol le 24 janvier 1917.

Le premier lot d'avions reçut la désignation officielle d'**Aviatik D.I**. Assez rapidement, ces avions s'avèrent à même de damer le pion à bon nombre d'avions alliés comme le Bréguet Type 5 ou le Vickers FB.5 Gunbus, alors en service sur le front oriental. Mais surtout, il s'avéra de plus en plus à même de battre des chasseurs modernes comme le Nieuport Bébé. Par la suite, le D.I subit des chantiers de refonte qui lui firent prendre les allures des Aviatik 30.20 et 30.21 sans toutefois changer de désignation.

Les **D.I** demeurèrent en service dans les rangs austro-hongrois jusqu'à l'Armistice du 11 novembre 1918. A cette époque plus de 700 exemplaires de ce chasseur léger avaient été produits par Aviatik, mais également par des entreprises comme Lohner, MAG, ou encore Lloyd.



BRISTOL F.2B FIGHTER



Fiche descriptive

Modèle :	Bristol F.2B Fighter
Envergure :	11.96 m
Longueur :	7.87 m
Hauteur :	2.97 m
Motorisation :	1 moteur Rolls-Royce Falcon III
Puissance totale :	1 x 275 ch.
Armement :	3 mitrailleuses de 7.7 mm
Charge utile :	-
Poids en charge :	1261 kg
Vitesse max. :	198 km/h à 1524 m
Plafond pratique :	6553 m
Distance max. :	3 Heure(s)
Equipage :	2



Le Bristol Fighter, construit à 4.470 exemplaires entre 1916 et 1926, fut l'un des meilleurs chasseurs biplaces de la Première Guerre mondiale.

De configuration biplane, cet appareil, conçu au départ pour la reconnaissance et doté d'un moteur Rolls-Royce Falcon de 190 ch, impressionna tant ses utilisateurs que les Britanniques décidèrent de le transformer en chasseur, sous la désignation de F.2A. Le prototype de cet appareil effectua son vol initial en septembre 1916, avec un moteur Rolls-Royce Falcon.

Le F.2 de série entra en service opérationnel en février 1917, d'abord comme biplace classique de bombardement léger, ensuite en tant que chasseur pur. Principale version de série de cet avion, le F.2B (3 100 exemplaires) se caractérisait par un moteur plus puissant et un fuselage transformé, qui permettait au pilote de bénéficier d'un plus large champ visuel.



FOKKER D.VII



Fiche descriptive

Modèle :	Fokker D.VII
Envergure :	8.90 m
Longueur :	6.95 m
Hauteur :	2.75 m
Motorisation :	1 moteur Mercedes D-IIIa
Puissance totale :	1 x 180 ch.
Armement :	2 mitrailleuses LMG-08/15 de 7.92mm
Charge utile :	-
Poids en charge :	910 kg
Vitesse max. :	187 km/h
Plafond pratique :	6000 m
Distance max. :	350 Km
Equipage :	



Le D.VII entra en service en avril 1918 il fut livré aux Jastas 4, 6, 10, 11, 13 et 15. Von Richthofen ne pilota jamais le D.VII il mourut avant sa livraison dans son unité. Dès son apparition sur le front ouest, le Fokker se montra très supérieur à tous les avions que pouvaient lui opposer les alliés, mais même s'il est considéré comme le meilleur chasseur allemand de la guerre, il arriva trop tard pour changer le cours de la guerre. Après l'Armistice, le D.VII fut livré aux Etats-Unis à la Grande Bretagne, à l'Australie, à la Lituanie, aux Pays-Bas et en Suisse

L'usine de Fokker n'arrivant pas à produire assez vite, la construction fut confiée à son grand rival Albatross. Ce modèle de Fokker n'eut que deux véritables versions le D.VII avec un moteur Mercedes D.III de 160 ch et le D.VIIF avec un moteur BMW III de 185 ch qui, même s'il permettait à l'avion d'aller plus vite, ne donnait toute sa puissance qu'au-dessus de 3000 m. Les autres versions ne restèrent qu'à l'état de projets ou produits à un nombre insignifiant. Le nombre d'exemplaires construits est de 300 pour Fokker et de 600 pour Albatros, néanmoins le nombre exact varie énormément selon les sources.



FOKKER E.III EINDECKER



Fiche descriptive

Appareil :	Fokker E.III Eindecker
Envergure :	9.52 m
Longueur :	7.20 m
Hauteur :	2.40 m
Motorisation :	1 moteur Oberursel U.I 1
Puissance totale :	1 x 100 ch.
Armement :	1 mitrailleuse Parabellum MG14
Charge utile :	-
Poids en charge :	610 kg
Vitesse max. :	140 km/h
Plafond pratique :	4100 m
Distance max. :	1 Heure(s) et demie
Equipage :	1



Le E.III (M.14) entra en service seulement deux mois après la première victoire remportée par le E.I le 1er juillet 1915 par le Leutnant Kurt Wintgens.

L'ultime version du Eindecker fut le E.IV (M.15) qui fut équipé d'un Oberursel de 160ch et allongé. Son armement fut augmenté à deux Spandau de 7.92mm et la soute à armement améliorée. C'est l'appareil de la série qui est le plus lourd et le plus lourdement armé mais également le moins manœuvrable, le moins fiable et le plus lent. Pour la petite anecdote, Max Immelmann eu un E.IV spécial car équipé de trois Spandau.

Le 16 avril 1915, l'as français Rolland Garros atterri derrière les lignes allemandes avec son appareil équipé d'un prototype de mitrailleuse synchronisée. Il n'a pas le temps de détruire son appareil et le nouveau système est envoyé à Fokker qui le transforme et l'installe sur son monoplane. Le système devait autoriser le tir quand l'hélice ne se trouvait pas dans le champ de ce dernier. Ce «petit» incident eut de graves conséquences car le Eindecker conquis alors rapidement les cieux et le célèbre «Fléau Fokker» fit alors son apparition. Aucun appareil allié ne fut supérieur avant l'introduction du Nieuport 11 Bébé fin 1915. Cependant, la dernière victoire du Eindecker est obtenue en mars 1917 lors d'un doublé contre l'aviation russe. Les machines allemandes seront réformées cette année-là, les derniers appareils utilisés en service étant des E.III austro-hongrois en mars 1918.

HANRIOT-DUPONT HD. 1



Fiche descriptive

Appareil :	Hanriot-Dupont HD.1
Envergure :	8.70 m
Longueur :	5.85 m
Hauteur :	2.55 m
Motorisation :	1 moteur Le-Rhone-9R
Puissance totale :	1 x 170 ch.
Armement :	1 mitrailleuse de 7,7 mm
Charge utile :	-
Poids en charge :	605 kg
Vitesse max. :	183 km/h
Plafond pratique :	6400 m
Distance max. :	2 Heure(s) 30 mn
Equipage :	1



Les chasseurs arrivèrent sur le front en janvier 1917, et tout de suite se montrèrent très satisfaisants face aux appareils allemands et autrichiens dont les pilotes confondirent souvent le HD.1 avec le Camel. Bien qu'un peu sous-motorisé et faiblement armé, la très grande maniabilité et sa capacité à accuser les coups lui permirent d'être adoré des pilotes italiens dont de nombreux as tel que Silvio Scaroni (26 victoires). Il servit aussi sur les fronts albanais et macédonien.

Arrivé sur le front en août 1917, l'appareil enthousiasma les pilotes belges ceux-ci ne jurant plus que par lui. Encore une fois le HD.1 fut la monture des as comme André Demeulemeester ou encore Willy Coppens qui remporta une grande partie de ses victoires sur cet avion. Ce dernier montant même une mitrailleuse de 11 mm qui permettait d'attaquer les ballons de plus loin. Le chasseur servit admirablement durant toute la guerre et lorsqu'en 1918, les Anglais proposèrent de le remplacer par le Camel, les pilotes belges refusèrent et continuèrent à l'utiliser jusqu'en 1926.



LFG ROLAND D.I / D.II



Fiche descriptive

Appareil :	LFG Roland D.I / D.II
Envergure :	8.90 m
Longueur :	6.95 m
Hauteur :	2.95 m
Motorisation :	1 moteur en ligne Argus As.III
Puissance totale :	1 x 180 ch.
Armement :	2 mitrailleuses de 7.92mm.
Charge utile :	
Poids en charge :	790 kg
Vitesse max. :	170 km/h à 1500 m
Plafond pratique :	3250 m
Distance max. :	2 Heure(s)
Equipage :	1



Au cours de la Première Guerre mondiale deux avionneurs allemands eurent la malchance d'avoir des initiales très proches, la LVG et la LFG. Tous deux fournissaient des avions militaires destinés aux forces impériales, mais rapidement la LFG se rebaptisa « LFG Roland »

*C'est au début de l'année 1916 que l'ingénieur allemand Tantzén décida de concevoir un chasseur. Fort du succès de son avion de reconnaissance C.II, il conserva une architecture relativement similaire faisant appel au biplan et à un moteur en ligne Mercedes. Néanmoins, le nouvel avion était nettement plus caréné, protégeant ainsi mieux le pilote. Désigné **D.I** dans la nomenclature du constructeur ce chasseur réalisa son premier vol en juillet 1916.*

Une première série fut construite, mais les pilotes s'en plaignirent assez rapidement, notamment du fait que l'avion avait une fâcheuse tendance à décrocher lors du décollage

Moins ventru, plus aérodynamique, ce nouvel avion disposait aussi d'une aile modifiée. Son armement se composait de deux mitrailleuses fixes synchronisées LMG 08/15 d'un calibre de 7.92mm.

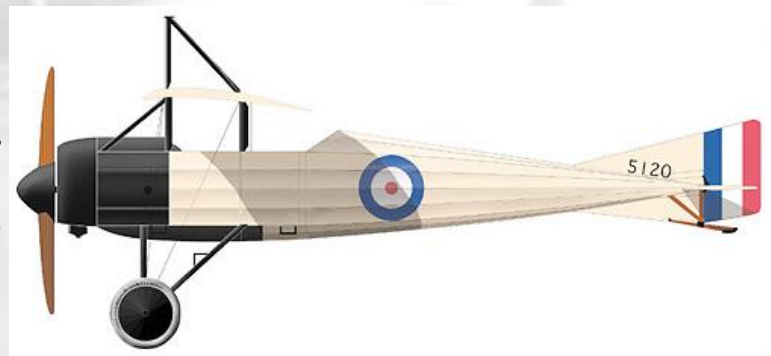
*Volants jusqu'à la fin des hostilités en novembre 1918, les **D.II** furent également utilisés par l'aviation bulgare, alors alliée de l'empire austro-hongrois*

MORANE-SAULNIER TYPE-L



Fiche descriptive

Envergure :	11.20 m
Longueur :	6.88 m
Hauteur :	3.93 m
Motorisation :	1 moteur en étoile Gnome & Rhône
Puissance totale :	1 x 80 ch.
Armement :	1 mitrailleuse Hotchkiss de 7.9mm
Charge utile :	
Poids en charge :	815 kg
Vitesse max. :	115 km/h
Plafond pratique :	4000 m
Distance max. :	250 Km (soit 2h30mn)
Equipage :	1



Au début de la Première Guerre mondiale, de nombreux aviateurs se heurtèrent à une problématique qui semblait insoluble : comment tirer au travers de l'hélice. La solution vint à la fois d'un aviateur de renom, Roland Garros, et d'un ingénieur de génie, Raymond Saulnier. Tous deux mirent au point l'extraordinaire système permettant le tir synchronisé au travers du pas de l'hélice, système qu'ils montèrent sur un avion qui allait vite devenir, pendant les premiers mois de 1915, le cauchemar des pilotes allemands : le Morane-Saulnier **Type-L**.

Cet appareil était un monoplan parasol monomoteur monoplace de chasse. Propulsé par un des tous nouveaux moteurs en étoile de la société Gnome & Rhône, l'avion se distinguait surtout des autres chasseurs par son armement. En effet, il embarquait une mitrailleuse Hotchkiss d'un calibre de 7.9mm tirant par synchronisation au travers du pas de l'hélice. Cette dernière dû d'ailleurs être redessinée, pour être mieux profilée et renforcée par des déflecteurs d'aciers.

Léger et bien motorisé, le **Type-L** devint rapidement un adversaire redoutable pour les frères chasseurs du Kayser. Malheureusement, le 20 avril 1915, soit seulement un mois et demi après le premier vol de l'avion, le pilote Roland Garros tomba entre les mains des Allemands avec son chasseur intact.

NIEUPOINT 28



Fiche descriptive

Envergure :	8.00 m
Longueur :	6.20 m
Hauteur :	2.48 m
Motorisation :	1 moteur rotatif Gnome 9N
Puissance totale :	1 x 160 ch.
Armement :	2 mitrailleuses de 7.7mm
Charge utile :	
Poids en charge :	740 kg
Vitesse max. :	195 km/h à 2000 m
Plafond pratique :	4200 m
Distance max. :	400 Km à charge maximale
Equipage :	1



Il se présentait sous la forme d'un biplan monoplace disposant de deux mitrailleuses fixes Vickers de 7.7mm tirant au travers du pas de l'hélice. Construite en bois et toile la structure de l'avion disposait d'un train d'atterrissage classique à deux roues sur l'avant et un patin à l'arrière. La propulsion du chasseur était assurée par un moteur rotatif Gnome 9N d'une puissance de 160 chevaux entraînant une hélice bipale. Il effectua son premier vol en juin 1917.

Dès le départ, le **Nieuport 28** fut commandé en série par l'Aéronautique Militaire Française. Toutefois l'arrivée programmée des SPAD XIII ralentit considérablement ses livraisons. En effet, pour l'état-major français le Nieuport 28 était très inférieur au SPAD. Ce qui, rétrospectivement, n'est pas totalement faux. Pourtant quelques unités françaises en furent dotées.

Près de 300 **Nieuport 28** furent livrés aux pilotes de chasse américains. L'une des unités qui en fit la plus grosse utilisation fut l'Aero Squadron 94. Les pilotes américains tirèrent rapidement partis des qualités de vitesse de l'avion et de son armement. Toutefois ce sont aussi les Américains qui eurent le désagréable privilège de découvrir le plus gros défaut de ce chasseur : il avait une fâcheuse tendance à se disloquer par l'arrière lors des phases de piqués accentués, et surtout lors des ressources. Pas terrible tout de même pour un chasseur appelé à voler souvent bas.



Pfalz D.III



Fiche descriptive

Envergure :	9.40 m
Longueur :	6.95 m
Hauteur :	2.67 m
Motorisation :	1 moteur en ligne Mercedes D.IIIa
Puissance totale :	1 x 180 ch.
Armement :	2 mitrailleuses de 7.92mm
Charge utile :	
Poids en charge :	930 kg
Vitesse max. :	165 km/h à 3000 m
Plafond pratique :	5000 m
Distance max. :	400 Km à charge maximale
Equipage :	1



*On a souvent tendance à penser que l'industrie aéronautique fut à ses débuts relativement en pauvre en modèles d'avions différents. Si c'était vrai dans le domaine de l'aviation civile, il en fut tout autrement pour ce qui concernait les militaires. En effet aussi bien en France, qu'au Royaume Uni, en Italie ou même en Russie, la production et la création furent vastes. L'empire austro-hongrois et l'Allemagne ne furent pas en reste. Dans ce dernier, pas moins d'une dizaine de constructeurs réalisèrent des chasseurs, parfois d'extraordinaires machines, parfois des avions très quelconques, et dans la majorité des cas des appareils robustes et simples. Parmi ce dernier type figurait un chasseur qui remplit dignement son rôle sans toutefois attirer forcément l'attention des médias : le **Pfalz D.III**.*

*Dès les premiers vols l'avion se révéla une machine très stable, disposant de bonnes qualités de vol, et même d'une capacité particulière appréciable en virages serrés. En outre le découpage du plan supérieur offrait au pilote un excellent champ visuel. Généralement le **Pfalz D.III** fut apprécié autant par ses pilotes que par ses mécaniciens. En effet, il avait la réputation d'un avion facile d'entretien.*



R.A.F. SE.5



Fiche descriptive

Envergure :	8.12 m
Longueur :	6.30 m
Hauteur :	2.90 m
Motorisation :	1 moteur Woseley W4 Viper
Puissance totale :	1 x 200 ch.
Armement :	2 mitrailleuses de 7.7mm
Charge utile :	-
Poids en charge :	880 kg
Vitesse max. :	220 km/h au niveau de la mer
Plafond pratique :	5944 m
Distance max. :	2 Heure(s) 30 mn
Equipage :	1



Avec le SE.5a, entré en service au milieu de l'année 1917, le Royal Flying Corps possédait un chasseur pouvant rivaliser avec les meilleurs appareils allemands. Le SE.5a disposait d'une puissance de feu égale à celle des chasseurs de la série Albatros, et son moteur de 200 chevaux procurait au chasseur britannique un avantage certain sur ses adversaires.

En avril 1917, 82 SE.5 entrèrent en service au sein du Royal Flying Corps, ils furent suivis, au milieu de l'année 1917, par le SE.5a (5 121 exemplaires), équipé d'un moteur de 200 ch. Mais, en raison de la lenteur de la fabrication de ce type de moteur, la plupart des SE.5a furent dotés de Wolseley Viper.

A la fin de l'année 1917, presque tous les escadrons du RFC étaient pourvus de SE.5a ou de Sopwith Camel. Il fut notamment très apprécié par un certain nombre d'as, dont le célèbre Mannock, pour ses performances et sa plus grande stabilité face au Camel, ce dernier étant plus maniable.



SIEMENS-SCHUCKERT D.III



Fiche descriptive

Envergure :	8.43 m
Longueur :	5.70 m
Hauteur :	2.80 m
Motorisation :	1 moteur rotatif Siemens-Halske Sh.III
Puissance totale :	1 x 160 ch.
Armement :	2 mitrailleuses de 7.7mm
Charge utile :	
Poids en charge :	725 kg
Vitesse max. :	180 km/h au niveau de la mer
Plafond pratique :	8050 m
Distance max. :	400 Km
Equipage :	1

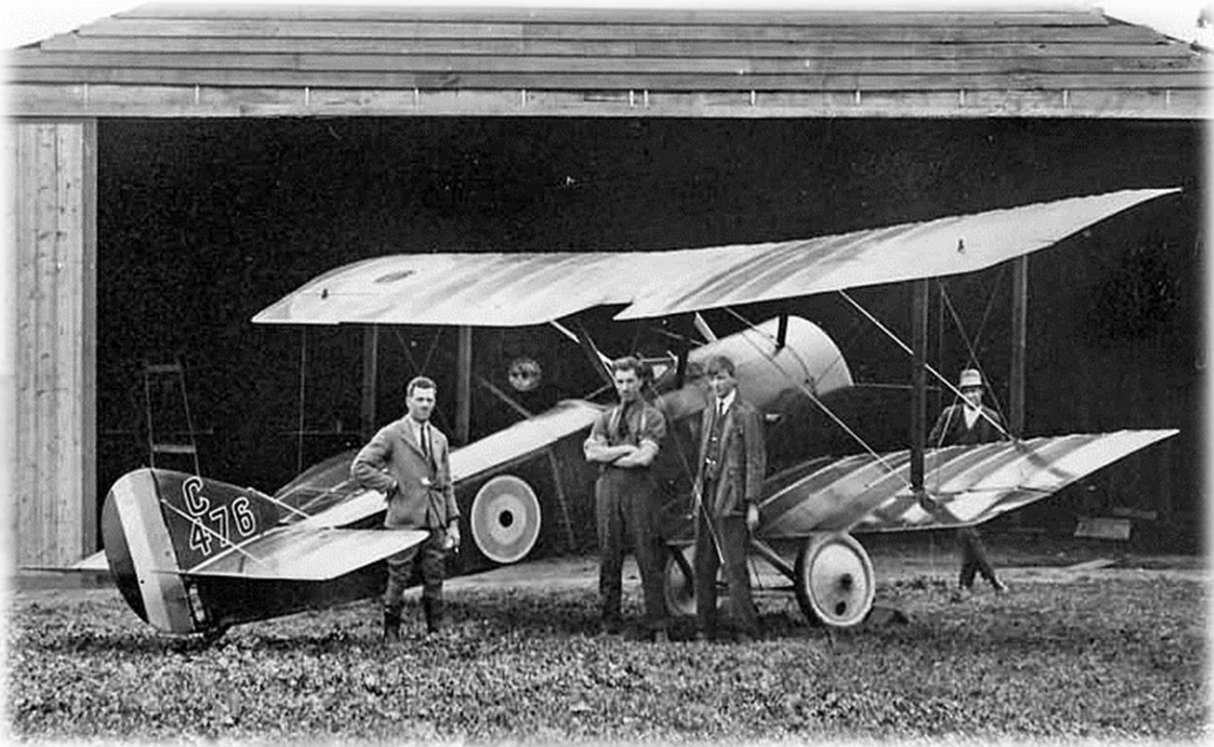


Extérieurement cet avion se présentait sous la forme d'un biplan aux ailes décalées, disposant d'un court fuselage de section circulaire. Sa construction fait appel au bois entoilé et contreplaqué. Le moteur Sh.III était totalement caréné et disposait d'une casserole d'hélice à même d'augmenter son aérodynamisme. Le pilote prenait place dans un cockpit à l'air libre et servait les deux mitrailleuses jumelées et synchronisées Spandau de calibre 7.7mm. L'avion possédait un train d'atterrissage classique disposant d'un patin de queue avec soc en acier. C'est dans cette configuration que le **D.III** réalisa son premier vol en octobre 1917.

Toutefois à l'usage les pilotes se rendirent compte que l'avion avait une faille, et de taille : il surchauffait dangereusement. En effet, impressionnés et excités par la puissance de leur avion, nombreux étaient les pilotes allemands qui poussaient la machine dans ses dernières limites, parfois au prix de leur vie. Si le **D.III** était considéré comme difficile à intercepter par les chasseurs français ou britanniques plusieurs furent perdus des suites d'accidents provenant de surchauffe intempestive.



SOPWITH PUP



Fiche descriptive

Envergure :	8.10 m
Longueur :	5.90 m
Hauteur :	2.90 m
Motorisation :	un moteur rotatif Rhône
Puissance totale :	1 x 80 ch.
Armement :	1 mitrailleuse de 7.62mm
Charge utile :	-
Poids en charge :	556 kg
Vitesse max. :	171 km/h
Plafond pratique :	5600 m
Distance max. :	3 Heure(s)
Equipage :	1



Face aux avions allemands de plus en plus puissants, Sopwith Aviation Company travailla sur un chasseur monoplace. Il en résultat le Sopwith Pup (petit chiot, même si la désignation officielle est Scout).

L'appareil entra en service avec un moteur rotatif Rhône ou Gnome en septembre 1916 sur le front Ouest. Très vite l'avion se montra fiable et facile à piloter de plus sa grande surface alaire lui offrait une bonne vitesse ascensionnelle ainsi qu'une grande maniabilité. Néanmoins la faiblesse de son moteur le rendait moins rapide que les modèles les plus récents, comme les Albatros. Mais il pouvait viré deux fois plus court qu'un D.III. De son côté, le RNAS développait les premiers porte-avions et le 2 d'août 1917 le Squadron leader E.H Dunning réussit à poser son Pup sur le pont du H.M.S Furious, malheureusement le pilote se tua lors de son second essai.

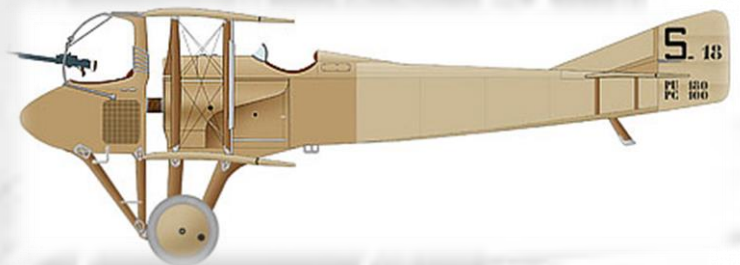
Certains avions étaient même équipés de huit roquettes fixées sur l'entre-mât.

SPAD A2



Fiche descriptive

Envergure :	9.55 m
Longueur :	7.29 m
Hauteur :	2.60 m
Motorisation :	1 moteur à piston rotatif Le Rhône 9C
Puissance totale :	1 x 110 ch.
Armement :	1 mitrailleuse de 7.7mm
Charge utile :	-
Poids en charge :	815 kg
Vitesse max. :	130 km/h
Plafond pratique :	3000 m
Distance max. :	3 Heure(s)
Equipage :	2



Cet appareil était un biplan « classique » dont l'hélice tractive entraînée par un moteur rotatif Le Rhône 9J de 80 chevaux était située entre le poste de pilotage et une nacelle faisant office de poste de tir. Cette configuration ne satisfaisait pas du tout ses utilisateurs qui la considéraient comme dangereuse, et qui mentionnaient la difficulté de communication entre les deux membres de l'équipage. De plus, si l'appareil effectuait un pylône à l'atterrissage, l'observateur mitrailleur se faisait écraser par le moteur dans sa frêle nacelle en contreplaqué. A peine cinq ou six exemplaires du A 1 furent mis en chantier avant que l'appareil ne soit remplacé par le A2

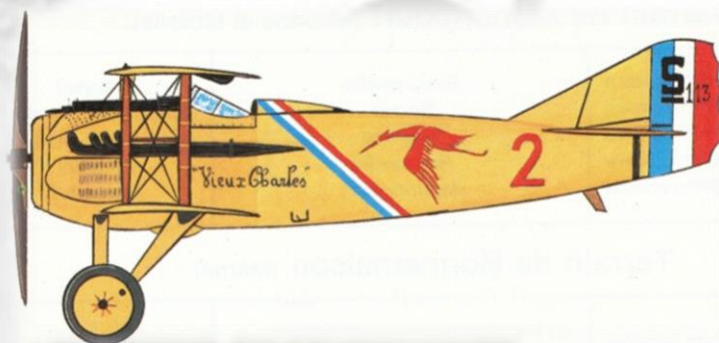
La version A2 sortit en novembre 1915. Son train était modifié, son empennage horizontal également. Le moteur développait à ce moment 110 ch. Sa mitrailleuse pouvait à présent être manœuvrée horizontalement et verticalement. L'aviation russe acquit une soixantaine de ces avions sur la centaine d'avions commandés. L'armée de l'air utilisa peu cet appareil, et au 1er février 1916, seulement quatre de ces appareils étaient alignés en unités opérationnelles et cinq autres à l'inventaire, sans doute en unité d'entraînement.

SPAD S. VII



Fiche descriptive

Envergure :	7.82 m
Longueur :	6.08 m
Hauteur :	2.35 m
Motorisation :	1 moteur Hispano Suza HS 8Ab
Puissance totale :	1 x 180 ch.
Armement :	1 mitrailleuse Vickers de 7.65mm
Charge utile :	-
Poids en charge :	704 kg
Vitesse max. :	192 km/h à 2000 m
Plafond pratique :	5485 m
Distance max. :	360 Km
Equipage :	1



Dès le 10 mai, SPAD recevait commande de 268 exemplaires sous la désignation officielle de Spa.VII Cl (monoplace de chasse). On ignore d'où sort au juste l'étymologie de ce nom, mais les lettres désignant chez SPAD les séries d'appareils en ordre alphabétique semblent avoir été remplacées par un système plus ou moins conforme avec les désignations attribuées par le SFA (Service des Fabrications de l'Aviation). Par conséquent, la version de série de Type H reçut chez le constructeur le nom de S. VII.

A partir de décembre 1916, Guynemer révéla à Béchereau que les 150 ch du SPAD ne peuvent lui permettre de rivaliser avec le Halberstadt celui-ci grimpe mieux et, par conséquent, jouit d'un avantage indiscutable. Ce fut là une des raisons pour la remotorisation des S.VII avec un moteur HS 8Ab de 180 ch à partir du printemps 1917. Le S.VII fut construit non seulement chez SPAD mais également chez SPAD et Janoir, Blériot Aéronautique, Keliner, Regy, Gremont, S.E.A. et de Marçay : 5 500 exemplaires furent en tout construits. En outre, 120 appareils furent fabriqués en Grande-Bretagne chez Mann Egerton et 100 chez L. Blériot (Aeronautics) pour le RFC; en Russie, un peu plus de 100 exemplaires furent construits chez Dux.

La plupart des escadrilles de chasse françaises furent équipées de S.VII.

SPAD S.XIII



Fiche descriptive

Envergure :	8.20 m
Longueur :	6.30 m
Hauteur :	2.42 m
Motorisation :	1 moteur Hispano-Suiza 8 BEc 8 cylindres en V
Puissance totale :	1 x 235 ch.
Armement :	2 mitrailleuses de 7.7mm
Charge utile :	-
Poids en charge :	820 kg
Vitesse max. :	222 km/h à 2000 m
Plafond pratique :	6650 m
Distance max. :	2 Heure(s)
Equipage :	1



En 1916 la Première Guerre Mondiale était intégralement devenue un conflit moderne. Les cieux européens, devenus de véritables champs de batailles, s'embrasaient régulièrement par les vols des AEG, Fokker, et autres Albatros allemands. Face à ces machines l'alliance franco-britannique n'alignait que des Spad S.VII et des Royal Aircraft Factory SE-5a, des chasseurs maniables, bien armés mais très légers.

Dès son entrée en service les performances qu'il affichait se révélèrent nettement supérieur à celles du S.VII lors des engagements contre les avions allemands sur le front est. Ses performances firent du S.XIII la nouvelle monture des escadrilles françaises en remplacement des S.VII et Nieuport. Les frères Fonck, Georges Guynemer ou encore Charles Nungesser firent partis des utilisateurs qui firent du S.XIII une légende. Il devint le pire ennemi des chasseurs allemands Albatros.

La production totale de S.XIII atteignit 8472 avions lorsque la production prit fin en 1918 avec la fin du conflit mondial. La « der des ders » avait fait de l'avion une arme et du S.XIII l'une des premières légendes volantes françaises.