



Le Farman 192

B. DEAUFRESNES

Aéroport de Paris Charles de Gaulle, 11 h 40, le Concorde aux couleurs d'Air France s'élance à destination de New York qu'il atteindra dans environ trois heures. A son bord, ses passagers, pour la plupart des hommes d'affaires, confortablement installés savent qu'ils rencontreront leurs homologues américains pratiquement à l'ouverture de leurs bureaux...

Soixante-dix ans plus tôt, sur l'aérodrome du Bourget, quatre passagers emmitouflés se hissent à bord du Farman 192 d'Air Orient pour un vol qui devrait les conduire à Saïgon après un voyage près de 80 heures, comptant une douzaine d'escales.

C'est afin de rendre hommage à ces hommes qui ont su s'investir totalement dans cette grande épopée que nous avons programmé le plan du Farman 192 pour ce début 2000.

En 1953, j'avais 17 ans. Déjà j'étais passionné par le modélisme, mais à l'époque, je pratiquais également le parachutisme. C'est en m'adonnant à ce sport que j'ai fait connaissance avec le sujet qui nous intéresse aujourd'hui. J'étais inscrit au centre para basé à Gisy les Nobles, dans l'Yonne, qui possédait deux avions : un Stampe et un Farman 192, capable d'embarquer huit parachutistes. J'ai totalisé sur cet appareil près de 200 sauts, et j'en garde un souvenir très précis, comme si c'était hier.

Des souvenirs assez folkloriques : par exemple comme le jour où le pilote, qui se plaignait de blocages intempestifs des

freins, a demandé que soient démontées les garnitures des tambours. C'est moi qui fut désigné pour ce travail sous prétexte que j'étais employé chez Messier, le fabricant du train d'atterrissage du Farman. En réalité, je n'étais que calqueur au bureau d'études et mes connaissances en mécanique étaient des plus limitées. Je réalisais néanmoins la modification, condamnant ainsi totalement la maniabilité de l'avion lors du roulage au sol. A l'origine, en effet, la commande de direction au sol s'opérait exclusivement par l'intermédiaire des freins, manœuvrés directement par les pédales de palonnier. Après mon opération, il fallait obligatoirement quatre ou cinq volontaires pour s'ac-

crocher aux haubans droit et gauche, afin d'orienter l'appareil au roulage.

Autre anecdote : vous aurez sans doute remarqué le pot d'échappement démesurément long sur le côté gauche du fuselage. Un jour, pendant le décollage, ce pot s'est rompu au ras du collecteur moteur, laissant l'échappement des vapeurs brûlées totalement libre. En fait de vapeur, une flamme de plus de deux mètres de long passait devant les hublots, menaçant de dévorer littéralement la structure de bois et de toile du Farman. L'avion se trouvant déjà en bout de piste, à la vitesse maximale, le pilote n'avait guère le choix : il ne pouvait que poursuivre la procédure de décollage ou se poser droit devant dans les cultures. Avec beaucoup de sang-froid, notre pilote opta pour la première solution, décidant de prendre un peu d'altitude et nous demandant d'évacuer l'appareil en catastrophe dès que possible. A cette époque, l'ouverture d'un parachute demandait environ 50 mètres. Nous étions huit, entièrement équipés et, dès que l'avion atteignit une altitude de 100 à 150 mètres, le Farman fut promptement évacué. C'est ainsi que 30 secondes plus tard, nous nous sommes retrouvés dans le village de Michery, tous indemnes malgré l'atterrissage difficile, sur une ligne téléphonique, de l'un d'entre nous. De son côté, le pilote avait fait demi-tour, pour se poser vent arrière, en dépit du danger représenté par une telle manœuvre avec cet appareil.



Je pense d'ailleurs souvent aux pilotes de cette époque, dont certains utilisaient le Farman 192 en long courrier malgré les modestes performances de l'engin et l'instrumentation rudimentaire composée seulement d'un compas, d'un altimètre, d'un anémomètre, d'une jauge pour l'huile et pour l'essence et d'une bille. Le confort aussi était plus que spartiate : un simple siège en tôle ajourée, un authentique manche à balais, désuet à souhait, et deux pédales de palonniers ; c'est tout, et avec cela ils réalisaient des liaisons de plus de 10 000 km, à une vitesse de croisière de 160 km/h et à une altitude située dans les zones les plus perturbées de l'atmosphère, celles où on rencontre de tout : de la pluie, de la neige, du vent, du givre, des montagnes. Pour affronter de telles conditions, le pilote était seul. Il ne pouvait quitter son siège, il ne pouvait utiliser un sextant pour calculer sa position, car rien n'était prévu pour cela. Il pilotait à vue et à l'estime, en se fiant au compas et en calculant la dérive de façon approximative. Il lui arrivait bien entendu de se perdre ; les retards se comptaient en jours, voire en semaines. Moi qui me perdis si facilement en planeur, je reste perplexe et plein d'admiration pour ces hommes dont le courage a marqué ce siècle qui a connu la naissance et l'essor de l'aviation.

Beaucoup y ont d'ailleurs laissé leur peau. A l'époque, tous les sports aériens étaient dangereux. Moi-même, j'ai perdu plus d'une dizaine de mes camarades de parachutisme.

A cette époque, réaliser une maquette du Farman 192 ne m'était jamais venu à l'idée. Par manque de moyens, sans doute, mais aussi car les ensembles RC n'existaient quasiment pas.

46 années ont passé, et ce n'est que très récemment, en consultant mes photos souvenir, que mon attention fut attirée par un cliché de cet appareil. L'imagination d'un modéliste étant fertile, je vis immédiatement le parti que l'on pouvait tirer d'un tel avion pour notre hobby ; des formes générales simples, un fuselage caisse, une aile haute, largement dimensionnée, et un train fixe, bien qu'un peu compliqué. Bref, réaliser une semi-maquette du Farman 192 serait une simple formalité. Seul, le moteur en étoile apparent risquait de rendre la tâche un peu plus ardue, mais avec un peu de temps et de patience, rien n'est impossible. Autre sujet d'inquiétude, le volume du stab trop faible (35%), et la petite surface de la dérive, me faisaient craindre une certaine instabilité en tangage et en roulis. Je décidais néanmoins de respecter les proportions de l'original ; nous verrons bien à l'arrivée.

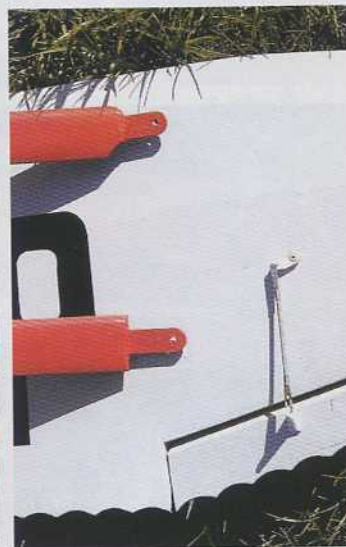
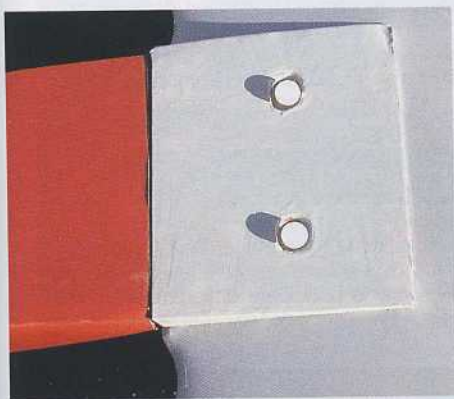
Il me restait à trouver la documentation nécessaire à cette réalisation. J'ai contacté ces passionnés que sont les employés du Musée de l'air du Bourget. Non seulement ils ont prêté attention à mon projet, mais j'ai reçu en plus un accueil extrêmement chaleureux. J'ai eu alors tout le loisir de consulter les dossiers d'archives sur le Farman, dans lesquels, chance extraordinaire, nous avons trouvé des prises de vue de l'exemplaire du Farman 192 à bord duquel j'ai effectué mes 200 sauts. Mais la chance ne s'arrêtait pas là ; en consultant l'historique de cet appareil, nous nous sommes aperçus qu'à la fin de sa carrière, le F-BAOP avait été réformé et offert

au Musée de l'air. En fait, l'avion était toujours dans le musée, à quelques dizaines de mètres de nous à peine, dans un hangar où sont stockés les appareils en attente de restauration. Imaginez mon émotion, après toutes ces années, de retrouver l'avion auquel tant de mes souvenirs sont liés.

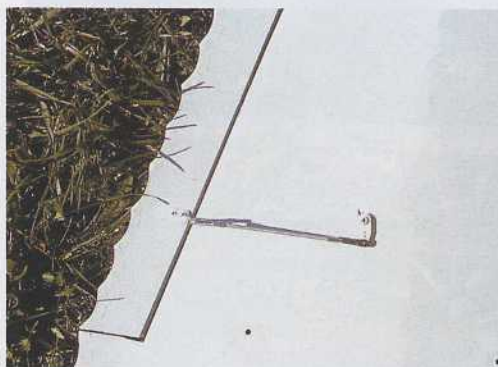
Je me mis aussitôt à l'ouvrage. Un plan 3 vues fourni par le musée formerait la base de départ indispensable à la réalisation du plan.

Le fuselage

Le fuselage, est à peine plus compliqué à assembler que votre première caisse à savon, mais il nécessite tout de même un certain soin pour éviter tout vrillage. La première opération consiste à assembler quatre planches de balsa 30/10 pour chacun des flancs. Evitez de coller ces planches simplement bout à bout et bord à bord, car le joint n'aurait aucune résistance. Taillez leurs extrémités en biseau, de manière à augmenter la surface de collage autant que faire se peut. Tracez ensuite directement sur le balsa la forme du flanc et découpez ces derniers au cutter. Découpez également le renfort intérieur des flancs dans une planche de CTP standard pas trop lourde. Vous pourrez encore l'alléger en pratiquant des trous à la scie cloche régulièrement espacés, de manière à conserver au contreplaqué l'essentiel de sa résistance. Découpez ensuite ou



PLAN DU MOIS



assemblez les différents couples constitutifs de ce fuselage. Vous noterez que certains d'entre eux (C2, C3, C5) sont en CTP 30/10 découpé en une seule pièce. Les autres (C4, C6, C7) sont assemblés à partir de diverses pièces en balsa 30/10, collées les unes sur les autres à contre fil de manière à augmenter la résistance. C8, quant à lui, est simplement découpé dans une planche de balsa 30/10.

L'opération suivante consiste à coller les renforts intérieurs des flancs, constitués de baguettes balsa 10 x 10 placées sur l'ensemble du périmètre de ces derniers, et des renforts en CTP 30/10 précédemment découpés.

Placez ensuite un des deux flancs à plat sur le chantier, face intérieure vers le ciel, et collez à leurs emplacements respectifs les couples C2, C3, C4 et C5. Utilisez une équerre pour vérifier leur perpendicularité par rapport au plan de construction. Lorsque la colle est bien sèche, fixez l'autre flanc en vis à vis et attendez de



nouveau jusqu'au séchage complet de l'ensemble. Pincez ensuite les deux flancs au niveau de l'étambot afin de les coller bord à bord au niveau de l'extrémité arrière. Vérifiez à l'œil l'alignement du fuselage pour éviter tout vrillage. Insérez ensuite les trois couples manquant de la partie arrière et fixez les en place. Procédez de même au niveau de la partie avant et collez la cloison pare-feu.

Placez le fuseau à l'envers et collez solidement à l'époxy les supports de train en CTP 60/10. Formez les jambes de train à partir d'une CAP 60/10 et d'une CAP 30/10. Soudez les jambes principales et les raidisseurs arrière en utilisant de la brasure argent, puis boulonnez l'ensemble sur les supports en utilisant des pattes métalliques. Pour plus de sécurité, vous pouvez également coller les cordes à piano sur les supports à l'époxy.

Il vous restera alors à coffrer le dessous du fuselage en balsa 30/10. Notez que le coffrage est en CTP 30/10 au niveau de la roulette de queue. Retournez ensuite le fuseau et coffrez la partie supérieure.

L'aile

L'aile est également très simple à construire, compte tenu de sa géométrie. L'absence de dièdre vous permet de l'assembler en une seule pièce, du moins si la taille de votre chantier vous y autorise. Vous remarquerez le très grand nombre de nervures, fi-

dèle à la structure de l'original, et l'absence de coffrage, à l'exception de la partie centrale et d'une fine bande le long du bord d'attaque. Pour le reste, la construction de l'aile est archi classique. Commencez par découper le bord de fuite dans une planche de balsa 30/10, sans oublier les dentelures entre les nervures. Fixez le longeron principal inférieur et le bord de fuite à plat sur le plan, puis collez la clé d'aile le long de ce longeron. Alignez ensuite toutes les nervures à leurs emplacements respectifs. Collez le longeron supérieur et le bord d'attaque puis le coffrage le long de ce dernier et au niveau de la partie centrale. Poncez le bord d'attaque de manière à lui donner sa forme définitive.

La construction de l'aile s'achève par le collage des cloisons verticales entre chaque couple de nervures, le long des longerons principaux. Procédez avec soin, car ces pièces sont déterminantes pour la rigidité de l'aile.

Les ailerons sont construits également à plat sur le chantier. Le bord d'attaque, taillé dans une planche balsa de 60/10, est poncé en biais pour épouser l'angle constitué par les nervures et le chantier de construction.

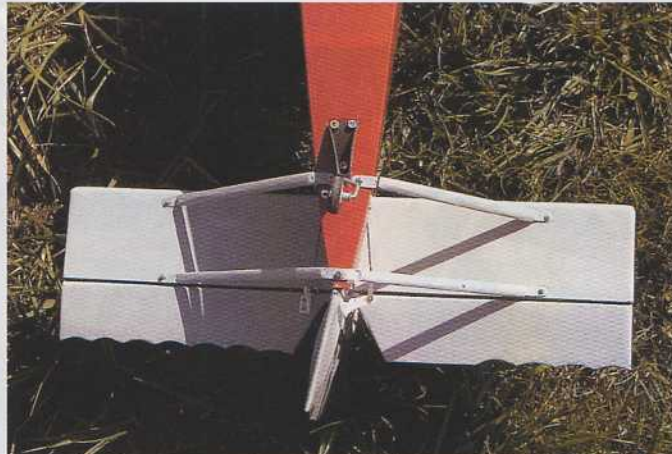
L'empennage

Le stabilo rectangulaire est constitué d'un simple treillis de baguette balsa 8 x 10. La construction se passe de tout commentaire, de même que pour la gouverne de profondeur, taillée dans une planche de balsa 80/10 et affinée progressivement vers le bord de fuite.

La dérive et la gouverne de direction sont plus originales. Constituées de deux demi-coquilles, elles se construisent à plat sur le chantier, en commençant par le squelette en balsa 50/10 puis en ajoutant les nervures taillées dans une planche de 40/10.

Les mâts et le train

Avec le moteur en étoile, la réalisation des mâts de l'aile et des jambes de train représente la principale difficulté de ce modèle. En l'occurrence, j'ai simplifié au



maximum en utilisant des plats d'aluminium de 3 x 10, habillés de balsa, et boulonnés les uns avec les autres. Le train, quant à lui, est réalisé en corde à piano également habillée de balsa.

Installation moteur

Le moteur utilisé est un OS 61 SF ABC, muni d'un pot d'échappement spécial particulièrement discret. Le moteur est, le plus simplement du monde, fixé sur un bâti Nylon, lui-même vissé sur la cloison pare-feu.

Bien entendu, si l'on en restait là, le Farman serait défiguré et il est indispensable de se donner la peine de fabriquer un faux moteur en étoile.

Le carter de ce dernier est un bloc de balsa taillé à la scie abrasif et poncé jusqu'à obtenir la forme de l'original. L'emplacement du véritable moteur est alors découpé, et le faux carter vissé sur le bâti Nylon. Les cylindres sont plus complexes à réaliser. Ils sont constitués d'une âme taillée dans un rondin de bois (un manche à balai fait parfaitement l'affaire), les ailettes étant figurées par des rondelles aluminium enfilées sur le rondin. Les ailettes sont séparées par des joints en caoutchouc plats. Les caches-culbuteurs sont taillés dans du balsa, et les tiges de culbuteurs sont de simples tubes d'aluminium. Avec un coup de peinture, l'ensemble est suffisant pour faire illusion à quelques pas, et le vrai moteur reste très discret.



Finition

Bien entendu, j'ai voulu reproduire la finition de l'avion tel que nous l'avions connu en 1953. Les photos glanées au musée m'ont été pour cela d'une aide précieuse. Malheureusement, elles sont en noir et blanc. Or, en ce qui concerne la couleur du fuselage, je ne suis plus très sûr de ma mémoire et l'avion, bien qu'exposé au musée de l'air, a été entièrement repeint et il ne reste aucune trace de l'époque où nous l'utilisions. J'ai donc demandé leur avis à quelques vieux copains, mais leur mémoire leur faisait autant défaut qu'à moi. Je crois néanmoins me souvenir que l'appareil était à dominante rouge, tirant légèrement sur le rose, mais c'est sans aucune garantie d'authenticité.

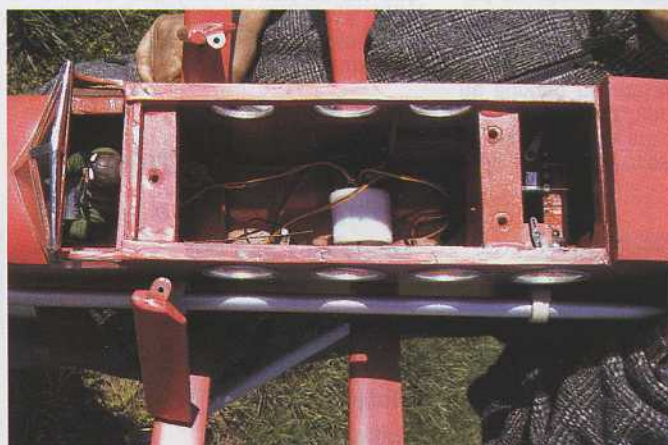
L'ensemble du modèle a donc été entoilé au Solartex blanc. Il a ensuite reçu deux couches de peinture, grise satinée pour les ailes, rouge brique pour le fuselage.

Les décorations, quant à elles, sont découpées dans du Vénilia.

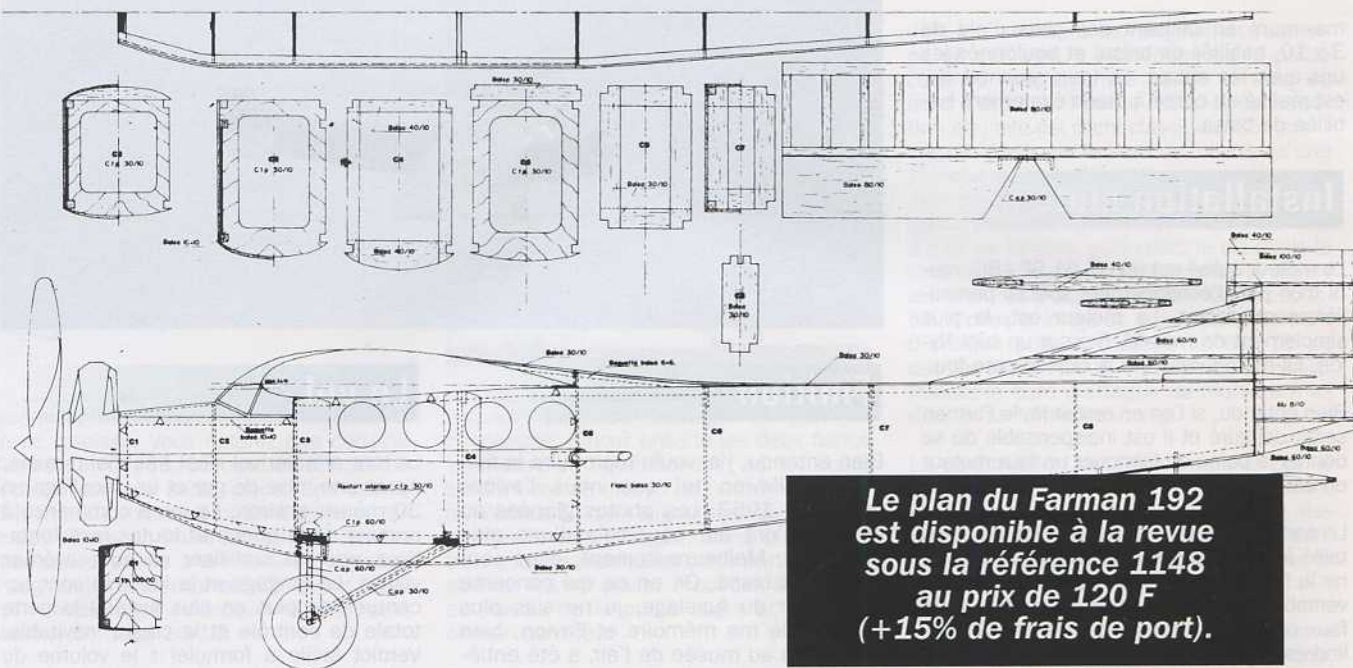
Le vol

Le tout premier vol s'est très mal terminé. Après une mise de gaz et un décollage en 30 mètres environ, l'avion a commencé à onduler de la queue et toutes mes tentatives pour le stabiliser se sont avérées vaines. Le tangage et le lacet se sont accentués de plus en plus jusqu'à la perte totale de contrôle et le crash, inévitable. Verdict facile à formuler : le volume du stab est trop faible et la surface de la dérive et de la gouverne de direction nettement insuffisante. Résultat, l'avion est impiloteable avec un empennage maquette. Heureusement, notre modèle n'est pas trop endommagé, seuls quelques haubans et mâts étant cassés.

Rentré à l'atelier, je me mets tout de suite au travail et j'entreprends d'agrandir de



PLAN DU MOIS



Le plan du Farman 192 est disponible à la revue sous la référence 1148 au prix de 120 F (+15% de frais de port).

manière significative le volume du stab qui passe de 0.35 à 0.5. Quant à l'ensemble dérive/gouverne de direction, sa surface passe à environ 50% de celle du stab. Le respect des proportions de l'avion original est certes un peu écorné, mais au moins, je suis à peu près certain qu'ainsi il volera.

De retour sur le terrain, le plein est fait et le moteur promptement redémarré.

Le taxiage est d'une facilité déconcertante, grâce à la roulette de queue et au grand bras de levier arrière. En bout de piste, mise progressive des gaz suivie d'une accélération lente et, en 30 mètres, l'avion est à nouveau en l'air. Cette fois, aucun problème d'instabilité : le diagnostic était juste et le remède efficace. Au contraire, l'avion est très stable et doux aux commandes. La puissance du moteur, en revanche, n'est pas excédentaire, mais je n'ai jamais rien réussi à tirer de bon de cet OS 61 qui m'a déçu dès le premier jour.

Plein gaz, le Farman vole trop vite en palier pour être réaliste. Un vol stabilisé à 75% de la puissance permet de retrouver les sensations du réel.

L'avion n'est pas du tout vicieux ; au contraire, il refuse obstinément de décrocher, et tous nos efforts en la matière ne se sont soldés que par un parachutage, sans aucune tendance à partir en vrille d'un côté ou de l'autre.

Les ailerons sont assez efficaces, en dépit de leur surface modérée. L'avion est ainsi capable de passer des tonneaux, bien que toute figure de voltige soit totalement irréaliste avec cet avion. Le looping est également aisé à réaliser mais sachez que jamais le Farman grandeur ne s'est livré à de telles excentricités.

En fait mon plus grand plaisir avec cet avion est de le regarder voler, et de laisser sa silhouette unique me rappeler des souvenirs qui remontent à la surface aussi clairement que si quelques heures à peine s'étaient écoulées depuis les années 50.

Mais le moteur qui cafouille me ramène bien vite à la réalité. L'atterrissage ne pose aucun problème compte tenu de la stabilité de l'engin. Une fois sur le plan de descente, il y reste bien verrouillé jusqu'au toucher des roues. Retour au parking au moteur comme il se doit, pour embarquer les huit parachutistes qui attendent sur le tarmac et repartir aussitôt pour une nouvelle rotation.

Conclusion

Il n'y a pas que les Spitfire, Mustang, Corsair et autres héros du second conflit mondial qui aient un passé intéressant. Certes, le Farman 192 est moins glorieux que ces vedettes. Certes, il est sans doute également moins élégant, moins racé. Mais pour moi, cet avion représente beaucoup plus que n'importe lequel de ces illustres chasseurs. Réaliser cette semi-maquette du Farman m'a replongé dans une foule de souvenirs enfouis après tant d'années. Des visages, des sons, des sensations ont ressurgi dans ma mémoire. Même l'odeur caractéristique de

l'intérieur de la cabine, oubliée depuis 40 ans, a instantanément refait surface lorsque j'ai ouvert la porte du F.BAOP exposé au musée de l'air. Depuis tout ce temps, le mélange de senteurs de bois, de cuir et d'essence n'a pas changé.

Vraiment, ce n'est pas la moindre des qualités de notre hobby que de faire revivre, avec des moyens modestes, des tranches entières d'un passé qui, sans cela, resterait à jamais oublié.

CARACTÉRISTIQUES

Envergure : 180 cm
Longueur : 158 cm
Surface alaire : 61 dm²
Poids : 6500 grammes
Charge alaire : 106 grammes/dm²
Moteur : OS61 SF ABC
Hélice : 12 x 7
Radio : 5 servos standard
Profil : NACA 4415



Le Farman 190 et ses dérivés

(d'après une documentation MAE)

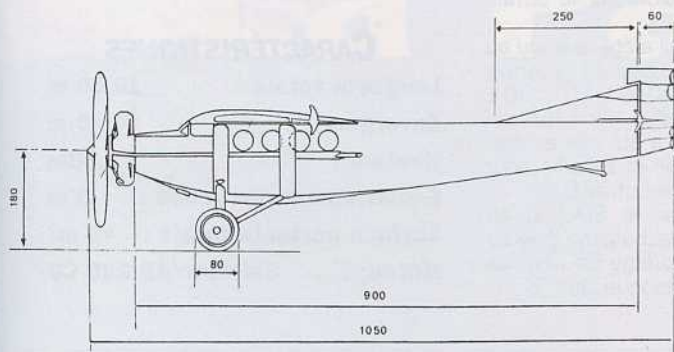
Imaginez : nous sommes le 26 mars 1929 sur le terrain du Bourget. C'est le début du printemps et le temps est magnifique. Sur le tarmac, beaucoup de monde s'active autour d'un Farman 192 rouge. Le plein d'essence de 273 litres est effectué à la pompe à main par le mécanicien Marsot, perché sur une échelle appuyée sur le bord d'attaque de l'aile.

Dans quelques minutes, Marsot montera à bord du Farman en compagnie des deux pilotes, Bailly et Reginensi, pour effectuer un périple de 11 060 kilomètres en onze étapes : Montagnana - Belgrade - Constantinople - Alep - Bassorah - Abbas - Karachi - Allahabad - Akyab, Bangkok - Saïgon.

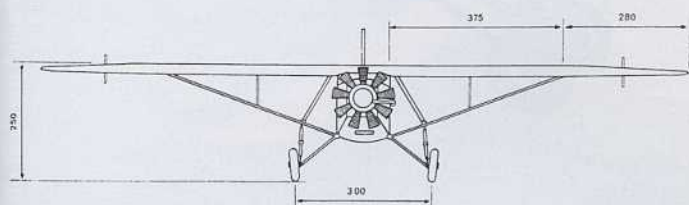
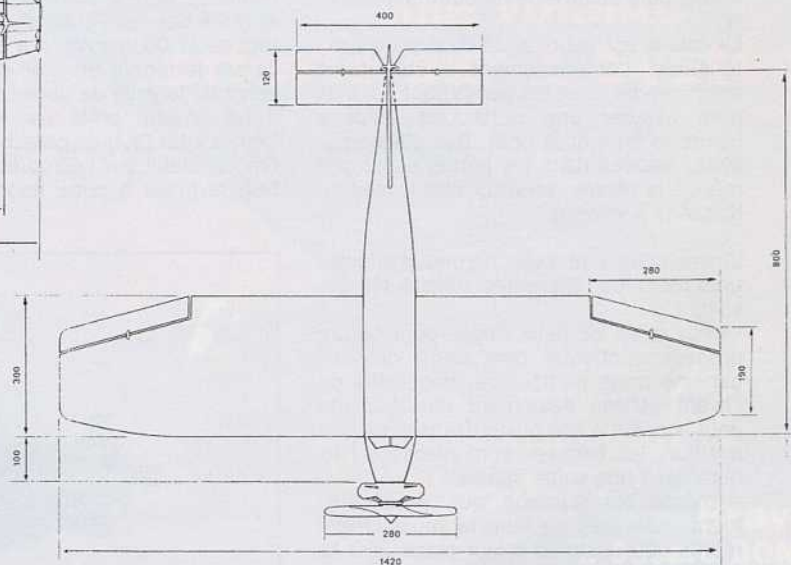
Cet exploit, les trois hommes le réaliseront en 78 heures et 35 mn, à la vitesse moyenne de 151,84 km/h.

Le voyage de retour, sur un trajet à peu près similaire, durera 84 heures 25 mn de vol, pour 11 470 kilomètres.

Des voyages de ce type, le petit Farman 190 et ses dérivés en accompliront beaucoup pendant les années 30. L'année 1931, par exemple, fut caractérisée par une série de périples entre la France et notre empire colonial africain, en particulier Madagascar, et par quelques voyages rapides du côté de l'Asie. La première expédition aérienne de l'Afrique, cette année là, fut réalisée par la mission de d'Estailleux-Chanteraine, avec le pilote Giraud et le mécanicien Mistrot. Aux commandes d'un Farman 197 dénommé "Paris", les trois hommes ont jalonné les routes aériennes susceptibles d'unir les colonies de l'Afrique



3 hublots à droite, 4 à gauche, les haubans sont porteurs et collés positifs. Fuselage rouge. Aile gris allu dessus et dessous.



francophone. Par la même occasion, il s'agissait de prouver la possibilité de la création de ces routes, même en des régions où elles semblaient impraticables.

L'avion parcourut ainsi une distance de 36 000 kilomètres en 37 jours de vol effectif. De très nombreuses étapes menèrent l'équipage jusqu'à Léopoldville à l'aller, puis vers l'Afrique du Sud pour rentrer en remontant tout au long de la côte orientale par Natal, le Mozambique, le Tanganyka, Djibouti, puis Assouan, Héliopolis, le Caire, Benghazi, Tripoli, Tunis et Oran.

Ces remarquables performances ont été accomplies par un avion dont la création visait à concurrencer les appareils commerciaux américains, tels que le Ryan et le Bellanca, célèbres pour leur traversée de l'Atlantique Nord. Le Farman 190, qui présente des caractéristiques bien particulières, n'en est pas moins très conforme aux traditions de son constructeur.

Le poids à vide de cet avion, 935 kg, est sensiblement égal à celui des appareils américains de même catégorie, malgré sa surface beaucoup plus importante, ce qui a contribué à lui donner de remarquables qualités de vol dans les conditions d'utilisation les plus difficiles auxquelles il a été soumis.

La voilure du Farman 190 épouse une forme trapézoïdale d'allongement moyen. Pour une envergure de 14,10 m, la corde maximum atteint 3,06 m à l'emplanture, et 1,9 m au saumon. Les ailerons, non compensés, s'articulent parallèlement au bord de fuite des ailes. Ils mesurent 2,70 m d'envergure et 50 cm de large. Ils sont actionnés par des câbles. Le fuselage est construit en forme de coque indéformable, constitué par des couples réunis par des longerons et des lisses, puis recouverts de contreplaqué.

La cabine est pourvue de deux portes extérieures. L'aménagement a été étudié avec grand soin et les parois sont doubles pour assurer une protection efficace contre le froid et le bruit. Des glaces-huîtres, placées dans les portes et les parois de la cabine, peuvent être levées ou baissées à volonté.

L'installation intérieure permet d'adopter trois formules différentes suivant les besoins :

- deux rangs de deux sièges pour quatre passagers, chaque rang étant desservi par une porte particulière, dont celle de l'avant utilisée également par le pilote pour accéder à son poste. Dans cette disposition, les bagages sont placés à l'arrière dans une soute spéciale ;
- même configuration que précédemment, mais avec les deux fauteuils arrière retirés pour installer à leur place 200 kg de fret ;
- tous les fauteuils sont démontés pour offrir une seule et unique soute, capable de recevoir 400 kg de fret.

L'empennage horizontal comporte un plan fixe, réglable au sol, de quatre mètres d'envergure, haubané par quatre petits mâts placés en dessous. L'empennage

vertical est une dérive triangulaire, très typique des avions Farman, suivie d'un gouvernail de direction dans la même ligne. Les empennages ont une structure en bois recouverte de toile.

Le Farman 190 était à l'origine équipé d'un moteur Gnôme et Rhône "Titan IV" en étoile d'une puissance nominale de 230 CV. Le prototype, qui volait au début de l'année 1928, fut suivi rapidement d'autres appareils. Ce modèle a été présenté au XI^{ème} salon International de l'Aéronautique. Il en existait ainsi une douzaine au début de l'année 1929.

Les dérivés du Farman 190 (du F. 191 au F. 199) ne se distinguent la plupart du temps de l'appareil original que par leur moteur. Ainsi, le Farman 192 qui nous intéresse était équipé d'un Salmson 9 AB de 230 CV. Au total, un peu moins de 100 appareils de la famille des Farman 190 ont été construits. Le F. 192, pour ce qui le concerne, a été construit à seulement 8 exemplaires.

Le prix de ces appareils, selon le moteur utilisé, variait entre 228 000 et 253 000 francs.

Le Farman 192 du musée de l'Air du Bourget

Notre appareil a été construit entre 1930 et 1934 dans les usines Farman de Billancourt. Il a été acheté par l'Etat et versé dans les stocks de l'Aéronautique Nationale. Il portait le n°7248/4.

La Compagnie Française d'Aviation s'en rendit acquéreur en 1939 et procéda à sa réfection complète dans ses ateliers, du 4 février au 10 octobre de la même année, sous le contrôle du bureau Véritas. Il a alors été immatriculé F-AQCP.

En 1950, la Compagnie Française d'Aviation, dont le PDG était à l'époque Jean Heinrich, vendit l'appareil à Raymond Fiel, demeurant à Meulan (Seine et Oise) pour la somme de 700 000 francs.

Un nouveau numéro d'immatriculation lui fut alors attribué : F.BAOP, livrée sous laquelle j'ai connu l'avion.

Le Farman stationnait alors sur le terrain de Mantes.

Le 7 juin 1951, l'appareil a été revendu au service de l'Aviation Légère et Sportive (S.A.L.S.), pour la somme de 1.750.000 F et prêté par celui-ci au club Henri Guillaumet de la Courneuve. Il a été mis en place sur le terrain de Creil et modifié pour servir au largage de parachutistes.

Il fut ensuite prêté par le S.A.L.S. au Centre Inter Club de parachutisme d'Île de France établi sur l'aérodrome de Gisy les Nobles (c'est à cette époque que je l'ai

connu), puis au Centre Régional de Parachutisme de Bourgogne Franche-Comté à Chalon sur Saône, et enfin au centre Régional de parachutisme de Lille en 1957. Il resta donc la propriété du S.A.L.S. jusqu'en 1960, qui le céda gratuitement au Musée de l'Air le 4 avril de cette même année.

L'appareil est conforme à celui des années 30, le Musée l'a reçu en assez mauvais état et il est aujourd'hui en cours de restauration pour être exposé dans le hall du Bourget consacré à la période de l'entre deux guerres.

Il sera repeint et personnalisé à l'image de l'appareil utilisé par Marchesseau, Goulette et Bourgeois au cours de leur randonnée africaine en 1929 et 1930 et qui avait été détruit au cours de leur odyssée. ■

CARACTÉRISTIQUES

Longueur totale :	10,50 m
Envergure :	14,20 m
Hauteur :	2,50m
Empattement des roues :	3 m
Surface portante totale :	40 m²
Moteur :	Salmson AB 230 CV

