

Une fois n'est pas coutume, vous allez lire, du moins nous l'espérons, une petite bafouille sur un engin volant parfaitement identifié. Pourtant celui-ci n'est pas, ou n'était pas devrions-nous dire, un monstre de guerre bardé d'un moteur puissant, de mitrailleuses « tant qu'il y a de la place, mettons-en », d'une vitesse défiant les lois du vol

précurseur en créant les Lignes Aériennes Farman en vue du transport de passagers et de fret sur des lignes régulières en Europe. Les avions utilisés étaient des Farman « Goliath », sorte de voiture de tram munie d'une voilure biplane et de deux moteurs radiaux relativement poussifs. Ils réalisèrent la première liaison Paris-Londres de

Farman F.231

normal, ... Non, cet engin est né dans l'esprit de son concepteur et construit par lui pour le plaisir du vol sur la campagne.

Farman est une société aéronautique très ancienne. Les frères Maurice et Henri Farman, Français d'origine britannique, sont en effet des pionniers de l'aviation au sens propre du terme. En effet, nous les retrouverons dès les premiers soubresauts du vol à moteur en Europe. Ils seraient encore là lorsque naîtra l'industrie aéronautique; ils seront parmi les premiers fournisseurs de l'Armée française en ce qui concerne les avions d'école, de reconnaissance ou de bombardement avant la Première guerre et durant les premières années de celle-ci. Leurs avions, ou plutôt leurs « aéroplanes », seront construits, sous licence, dans de nombreux pays et notamment en Belgique où le premier "aéronet" de la Compagnie des Aéroliers fut un Farman type 3 « Aviator » offert par un mécène au Roi Albert I^{er} qui le transmit à l'Armée. Après la Première Guerre mondiale, Farman montra encore son esprit de

même que Paris-Bruxelles-Amsterdam et bien d'autres dans des conditions de « confort » et de « régularité » jamais connues précédemment. Ces lignes furent en activité jusque dans les années trente quand la nationalisation et la fusion de diverses sociétés de transport aérien donnèrent naissance à Air France.

A côté de cette activité de transport commercial, Farman continua à concevoir et construire des avions : bombardiers Farman F.420 en 1933, Farman 223 Bn5 en 1936 qui fut le premier avion « allié » à bombarder Berlin en 1940, ... de transport commercial avec les nombreux dérivés du « Goliath », des « Jaribu » mono et trimoteur ou le Farman F.2220 « Ville de Dakar » utilisé par Air France sur la ligne de l'Atlantique Sud. Après sa nationalisation et l'éclipse de la Seconde Guerre mondiale, la société tenta en 1952 un retour sur le marché aéronautique. Elle construisait alors sous licence, un appareil biplan de sport et d'entraînement, en bois et toile d'origine ... belge : le Stampe S.V.-4

qu'elle équipait d'un moteur Renault. Elle en étudiera un dérivé lointain le Farman « Monitor », cousin plus que germain, de notre Stampe-Renard SR-7. Hélas, elle n'eut pas plus de succès que la société belge.

En 1930, la France, tout comme le reste du monde, vit au rythme des grands raids aériens. C'est à celui qui vole le plus haut, le plus vite, le plus loin, le plus loin et le plus vite, le plus longtemps, ... Tout est prétexte à un raid. Farman ne veut pas être en reste. Après avoir tâté de la stratosphère avec son modèle F.1000 en 1932, et en plein engouement pour l'aviation populaire, il crée un avion de tourisme petit, solide, monoplane, rapide, endurant qu'il voudra « pilotable » par tous. Bien qu'il ne fût construit qu'en relativement petite quantité, il fut décliné en de nombreuses versions par l'adaptation de divers types de moteurs ou encore, par transformation de l'habitacle en monoplace ou en cabine fermée. Il obtiendra ses lettres de noblesse en réalisant de nombreux records de distance et de vitesse pour avions légers tout en faisant de nombreux heureux parmi ses « pilotes du dimanche ».

Le Farman F.231 en modèle réduit

GLLOKIT 1/72ème - réf GKK-3

Si vous vous sentez un désir incommensurable de garnir votre vitrine de la maquette de cet engin, inutile de fouiller les pages des catalogues de « grandes » marques approvisionneuses de notre hobby préféré. A notre connaissance et pour longtemps, oserais-je dire pour toujours, pas une de celle-ci n'aura l'idée de vouloir réfléchir à la possibilité éventuelle de bien envisager l'étude et par conséquent la production, d'une telle maquette. Il est vrai, et je l'admets bien volontiers, une telle pièce ne serait intéressante que pour une toute petite, mais alors vraiment petite, partie des maquettistes qui peuplent notre beau pays. (les autres pays aussi d'ailleurs). Merci donc aux divers artisans qui peuplent ce que nos amis anglais appelle la « Cottage Industry ».

Nous devons donc la reproduction de ce petit Farman à la marque GLLOKIT. Sous celle-ci se cache un artisan vraiment amateur, maquettiste comme nous, sympathique comme pas deux et amoureux de modèles sortant de l'ordinaire. Ne pouvant assouvir son désir dans le commerce, Jérôme, pour le nommer malgré sa discrétion de Savoyard, a déjà conçu et produit trois modèles tous aussi originaux les uns que les autres, dont celui qui nous occupe aujourd'hui.

Qui dit production artisanale, dit résine. Celle-ci, de très bonne qualité, servie par le moulage d'un perfectionniste, nous offre dans un sachet en plastique solide, une dizaine de pièces d'une finesse remarquable. Simples, de bonne qualité quant aux dimensions respectives de l'une par rapport à l'autre, l'assemblage des pièces ne demande, après quelques ponçages ici et là, que la colle nécessaire. Le mastic est superflu tant les joints sont nets et sans bavures. L'intérieur est bien garni par les deux sièges. Nous ne manquerons pas d'y ajouter les sangles - mais cela même pour les productions de « grandes marques » il faut parfois le faire - et un tableau de bord à fixer au poste de pilotage avant.

Quelques petits travaux sont évidemment à réaliser. Le sciage en deux parties de l'ensemble plan fixe/gouvernes de profondeur pour le placement de ceux-ci de part et d'autre du fuselage arrière. La béquille arrière du train d'atterrissage, les tuyaux d'échappements au nombre de quatre, sur le dessus du capot moteur, le creusement du joint - hé-hé on inverse l'habitude - entre ce capot moteur et le fuselage afin de figurer le passage de l'air de refroidissement du moteur, l'ajout d'un axe de rotation à l'hélice afin de la décaler légèrement du fuselage. De

même, à la grande finale des travaux, seront à réaliser les deux petits, mais alors vraiment petits, pare-brise.

Une astuce astucieuse (hé-hé on peut rigoler ici) : dans les pièces du train d'atterrissage est inséré un fil de laiton. Celui-ci, une fois plié avec précaution à bonne position, vous donnera un axe de fixation des roues d'une solidité certaine. Simple et encore une fois astucieux, mais il fallait y penser.

Pour le montage, si vous maîtrisez le travail de la résine ainsi que l'usage de la colle cyanoacrylate, tout sera pour le mieux dans le meilleur des mondes, tant le modèle est d'une simplicité déconcertante. Facilité également, le fait de disposer d'un plan à l'échelle du modèle afin de contrôler continuellement notre montage.

Côté peinture, la décoration proposée est célèbre, du moins pour ceux qui la connaissent -- faut le dire non?-. Elle est celle de l'avion utilisé par Lallouette et Permangle lors de leur record de vitesse pour avions légers sur la distance de 100 kilomètres le 28 mars 1931. L'avion était donc du rouge fétiche du constructeur. Nous avons utilisé

un rouge cerise légèrement éclairci de blanc, de chez Gunze. L'intérieur pourrait être en gris ou au moins d'une couleur claire, les sièges étaient plus que probablement en bois avec des sangles en toile. En bois était aussi le

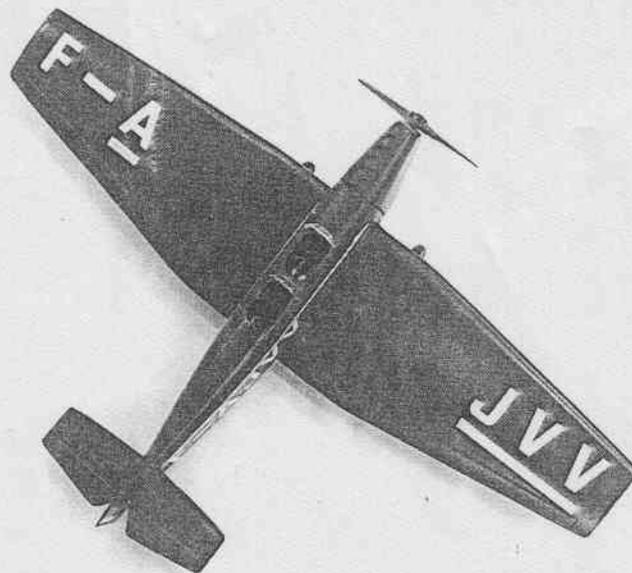


tableau de bord fixé dans le poste avant.

Les immatriculations blanches seront réalisées grâce aux planches civiles de chez Aeroclub. La ligne fléchée blanche est peinte avant le rouge et masquée à l'application de celui-ci.

Voilà votre petit « bijou » prêt à s'envoler vers la vitrine où il se sentira peut-être bien seul au début. Mais gagnons que d'autres maquettes reproduisant l'avion de Monsieur tout le monde, déjà produites par d'autres artisans et en montage en nos ateliers, viendront lui tenir compagnie un de ces jours.

CARACTERISTIQUES

Envergure : 9,14 m
 Longueur : 6,13 m
 Hauteur : 2,13 m
 Poids à vide : 411 kg
 Poids en charge : 678 kg
 Vitesse maximale : 186 km/h
 Plafond : 3.600 m

DOCUMENTATION

Chez DOCAVIA, le n° 21 "Les Avions Farman"

Chez PUTNAM "AIRCRAFT OF THE CIVIL WAR", où en page 129, vous trouverez une photo de l'appareil proposé dans la « boîte ».

✉ Jean-Marie DENONCIN
 IPMS BRUSSELS

