

Le Conte desTrois Frères: Farman

Réplique de Farman IV avec détail caractéristique : direction à l'avant relevée (JP Roche – Wikipédia)

NOTRE NOM EST UNE MARQUE DÉPOSÉE

■ VIKTOR HOTVÁTH

L'usine française était l'une des plus réputées de l'âge d'or de l'aviation. Elle a battu de nombreux records lors des compétitions de l'époque avec ses biplans. Presque tous ses modèles étaient d'excellente qualité : les accidents et les catastrophes typiques de cette période ont épargné ses pilotes. Pendant la Première Guerre mondiale, comme toutes les entreprises sérieuses, elle a cherché à décrocher d'importantes commandes, mais la concurrence était alors féroce. Quoi qu'il en soit, dans un premier temps, son nom était quasiment synonyme de reconnaissance, et elle s'est ensuite essayée à la production de bombardiers.

Il vivait à Paris comme correspondant de presse avec son épouse, Sophia Ann Louisa Mudford. Au XIXe siècle, il était encore possible d'échapper à la bureaucratie, et leurs fils, Tom Richard (également appelé Dickie, mais il utilisa toujours le prénom Dick, né en 1872), Harry Edgar (né en 1874) et Allan Maurice Mudford Farman (né en 1877), en étaient la preuve.

lorsqu'il a quitté Harry) est devenu citoyen français en 1937 – 18 ans après avoir reçu le titre de Chevalier de la Légion d'honneur.

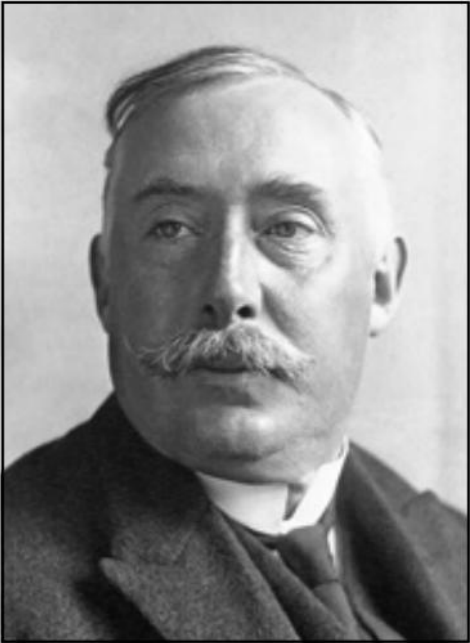
Issus d'une famille aisée, leurs parents, chose rare à l'époque, ne leur donnèrent aucune indication quant à leur orientation professionnelle ; ils étudièrent à la maison, pratiquement dans les matières de leur choix. Le cadet se forma d'abord à la peinture dans les ateliers de l'École des Beaux-Arts, mais se tourna rapidement, peut-être aussi sous l'influence de son frère aîné, vers une carrière d'ingénieur. Tous deux étaient d'excellents sportifs ; outre la course de fond, Henri devint champion de France de cyclisme sur 100 kilomètres en 1892, et Maurice sur 1 kilomètre en 1894. L'année suivante, ils remportèrent ensemble le titre de champion sur un tandem, parcourant 44 kilomètres en une heure. L'attrait d'Henri pour l'art demeura intact : il illustra un livre sur les courses cyclistes.

À sa naissance, aucun contact n'a été établi avec les autorités françaises et les nouveau-nés ont été enregistrés uniquement au consulat britannique. Les frères n'ont pas été inclus dans le recensement décennal. Maurice a acquis la nationalité française en 1912, date à laquelle il a changé son nom en Alain. On ne trouve aucune trace de Dick, quant à Henri (nous n'en savons rien).

MOTORISATION

À L'AUBE

Ingénieur électricien, Dick a pratiquement créé le transport électrique à Rio de Janeiro en 1896 – le premier en Amérique du Sud. Maurice s'intéressait déjà à l'aviation à l'âge de 19 ans et publia un livre intitulé « Les Merveilles aériennes ». Il fut rapidement conquis par l'essence et, en 1901, il remporta le Grand Prix de Pau au volant d'une Panhard, sa première victoire.



Leader humaniste et ingénieur polyvalent : Dick Farman (Agence de presse Meurisse – Bibliothèque nationale de France)

le premier « Grand Prix » du monde. Henri arriva deuxième de cette même compétition et, avec Dick, il fonda vers 1903 la plus grande concession automobile de Paris, le Palais de l'Automobile, et leur jeune frère rejoignit bientôt l'entreprise. Henri fut victime d'un grave accident en 1905, en tombant dans un ravin, ce qui mit fin à sa carrière de pilote. Après de nombreuses victoires en course automobile, les deux frères cadets se tournèrent vers l'aviation. En octobre 1907, Henri établit son premier record à 52,7 km/h à bord de sa Voisin-Farman I. En janvier 1908, il remporta le prix Archidiacre-Deutsch de la Meurthe après avoir bouclé le premier circuit fermé d'un kilomètre en moins d'une minute et demie. En mars 1908,

En 1941, il doubla la distance et, à bord de l'avion de Léon Delagrang, il devint le premier passager de l'histoire de l'aviation ; en octobre, il parcourut une distance de 27 kilomètres en seulement 20 minutes. Le plus jeune frère acheta cette année-là un Voisin IV et fonda ensuite la Société des aéroplanes Maurice Farman.

UN EMPLACEMENT IDÉAL

Robert Esnault-Pelterie se trouve à 12 kilomètres de la limite ouest de Paris, dans le VeLe club de vol français a acquis le cse



Il n'est pas devenu peintre, il a dessiné sur le ciel. Henri Farman (Agence Rol – Bibliothèque nationale de France)

Il créa l'un des premiers aéroports français à Tous-sus-le-Noble, à cinq kilomètres au sud de Sailes, attirant la plupart des aviateurs pionniers.

Morane avait construit son propre aérodrome à seulement trois kilomètres de là, mais Caudron s'y était déjà installé et Blériot avait perfectionné la piste. Ce terrain devint le centre névralgique de l'aviation française, et tous ceux qui avaient un lien, même ténu, avec l'aviation s'y retrouvaient. En 1909, Maurice y transféra ses machines expérimentales et ses ateliers. Son ingénieur en chef était Albert Neubauer, et l'un de ses pilotes les plus expérimentés était Maurice.

Tabuteau. Le premier avion construit de ses propres mains était prêt en novembre et connu un succès immédiat : il devint l'un des trois premiers appareils de l'armée. Maurice loua ensuite une partie du terrain pendant cinq ans, puis l'acheta et y construisit le second aérodrome, toujours existant aujourd'hui, juste à côté du village, où se trouvait également son école de pilotage (il en ouvrit une autre à Chartres à la même époque). Entre-temps, en novembre 1909, Henri améliora son record de distance à 234 kilomètres, tandis que son frère...



Le premier vainqueur d'un Grand Prix au monde : Maurice Farman (Agence Rol – Bibliothèque nationale de France)

Il obtint son brevet de pilote numéro 6 et, en décembre, établit le record de la plus longue distance entre deux villes : il parcourut 70 kilomètres de Versailles à Chartres. L'année suivante, il fut victime d'un léger accident, mais cela ne freina pas sa carrière. En décembre, Henri passa plus de 8 heures dans les airs, un record homologué par la FAI. Il ambitionnait également de réaliser une autre première absolue : devenir le premier pilote à prendre un selfie en vol, mais la technologie de l'époque ne le permettait pas – l'appareil photo gâcha sa tentative. Il installa initialement sa nouvelle entreprise à Bouy, en Champagne.

Mais à l'été 1910, il décida de se rapprocher de la capitale. Il rattacha ses hangars aux bâtiments de Maurice et leurs entreprises fusionnèrent. Les frères n'avaient pas besoin de droits d'entrée (bien qu'ils en percevaient), et les bénéfices de leur concession automobile couvraient largement la mise en œuvre de leurs projets. Le siège social fut installé à Boulogne-Billancourt, en banlieue parisienne, mais les répétitions...



Les œuvres de Farman à Toussus-le-Noble (collection Aeriastory.fr)

Ces événements se déroulèrent à Toussus, que la presse surnommait déjà « la ville de l'air ». Je l'avais prédit. Cette année-là, Robert Esnault-Pelterie et les Farmans se lancèrent dans une entreprise à long terme très lucrative. Ils s'étaient déjà forgé une réputation d'instructeurs de vol au sein de l'armée française, et leur école (qui fonctionna jusqu'en 1937) obtint le contrat gouvernemental pour la formation des pilotes militaires. Un autre argument en leur faveur était que, selon l'état-major, la formation dispensée par les constructeurs était intrinsèquement plus efficace.

Toussus-le-Noble devint un centre militaire. En 1910, les premiers clients étrangers arrivèrent : des Russes, qui achetèrent également des droits de licence, et des Japonais. En septembre, des pilotes de la marine effectuèrent des vols d'essai, et l'année suivante, un groupe plus restreint s'y installa. La piste était pratiquement entourée de part et d'autre par des logements pour le personnel en uniforme. Cette même année, une délégation chinoise arriva et les frères Sikorsky visitèrent les lieux. Des as tels que Guynemer et Fonck étudièrent sur les avions qu'ils avaient conçus selon la méthode Farman. Dick écrivit plusieurs ouvrages sur les moteurs et, avec Henri, il publia le livre « Aviator's Companion ». En 1912, Henri et

Maurice a fusionné tous leurs départements, créant ainsi la plus grande usine d'avions.

Dick était directeur de son usine lyonnaise, Farmor, entre 1914 et 1918, mais il ne vécut pas cette période comme un exil ; il veillait sur son frère. Au XIX^e siècle, il aplanissait souvent leurs différends. Malgré sa formation scientifique et son talent technique, l'administration



Henri lors d'un essai d'hydravion (collection Aeriastory.fr)

Il dirigeait les services de production et de vente, et ses subordonnés gardaient de lui un souvenir ému de son humanité exceptionnelle. Lorsqu'il en avait l'occasion, il participait également aux vols d'essai. a pris.

LES ENQUÊTEURS

La série a été inaugurée par le Farman III qui, outre le fait que plusieurs records ont été battus avec lui, dignes de l'époque, a une première particulière : le 15 juillet 1910, l.

Ferdinand, monarque bulgare, fut le premier chef d'État à voyager en avion comme passager. Le Ille appareil avait un lien plus fort avec les Balkans d'une autre manière : l'armée grecque en mit sept en service, qui furent utilisés lors des guerres dans la péninsule.

À partir de 1914, des avions de reconnaissance furent construits spécifiquement à des fins militaires. Les appareils conçus par Henri furent désignés HF, tandis que ceux de Maurice furent mis en production sous la désignation MF. Le MF.7 Longhorn (ainsi nommé en raison de son élévateur avant distinctif) privilégiait la réduction du poids : le cadre était en frêne

Avion de reconnaissance Farman typique : pilote et observateur dans le fuselage du MF.11 (albindennis.free.fr – wikipedia)

et en pin argenté, et de nombreuses pièces, comme les longerons de support des ailes et des gouvernes, étaient creuses. Le moteur Renault V8 de 70 ch permettait d'atteindre une vitesse de 95 km/h, et des ailerons étaient présents sur les fonds d'aile inférieurs. 350 exemplaires furent produits et engagés dans des combats à travers le monde : notamment au sein de l'Australian Flying Corps de 1915 à 1920. En 1916, ce type d'appareil (ainsi que le 11e) fut déployé en Mésopotamie, les Japonais l'utilisèrent pour observer les positions allemandes lors de la bataille de Tsingtao, et l'armée grecque, conformément aux traditions nationales, soutint la guerre en mer avec son MF.7, et le modèle, modifié avec des ailerons, devint partie intégrante de la première coopération tactique air-mer.

Le MF.11 Shorthorn (surnommé Rumpy) était déjà un bombardier léger, protégé par une mitrailleuse placée à l'arrière (et plus tard à l'avant). La première mission anti-navire de l'histoire eut lieu le 6 septembre 1914, lorsque le Farman, décollant du porte-avions japonais Wakamiya, tenta de bombarder le SMS Kaiserin Elisabeth. En décembre, le MF.11 du Royal Naval Air Service effectua le premier raid de bombardement contre des obusiers allemands en Belgique.

Rapidement, il fut exclusivement utilisé dans les escadrons d'entraînement, tout comme le modèle 7. Apprécié des instructeurs comme des élèves, il se révéla très robuste grâce à son châssis résistant. 650 exemplaires furent construits, servant au sein du 13e escadron du RFC, et fabriqués sous licence par une filiale de FIAT.

Le HF.30 était opérationnel dès 1915 et connaissait alors son apogée au sein de l'armée de l'air russe. Cet appareil, surnommé Fartri (tricaty – 30), également connu sous le nom de Farszal (d'après son moteur), était propulsé par l'excellent moteur Salmson à neuf cylindres de 150 ch de l'époque.



MF.11 aux couleurs belges (Alan Wilson – Flickr)

Il était propulsé par un moteur radial. Les 135 km/ Les quelque 400 avions de reconnaissance construits à Moscou se caractérisaient par une vitesse de 100 km/h, une excellente maniabilité et une charge de bombes de 100 kilogrammes. Bien qu'il ait été remplacé dans les combats aériens par des appareils plus modernes, il fut également utilisé dans son rôle initial pendant la guerre civile, 63 exemplaires étant encore en état de vol en 1922. Des exemplaires d'occasion, capturés, furent également intégrés aux forces aériennes nouvellement formées de Finlande, d'Estonie, de Pologne et de Tchécoslovaquie. 200 exemplaires du F.40 (conçu conjointement par Henri et Maurice, d'où son surnom : Horace Farman) furent construits et connurent une grande carrière en France : il fut utilisé par 40 escadrilles françaises, mais il serait difficile de dresser la liste des pays qui l'achetèrent, et Savoia-Marchetti le produisit sous licence jusqu'en 1922.

Il a joué un rôle tragique dans l'histoire de notre pays : en 1918, l'armée roumaine a utilisé un tel appareil pour acheminer le courrier officiel destiné au Conseil national roumain en Transylvanie.

Sur le front occidental, ils ont également été utilisés pour déployer un système d'arme spécial – entre autres – le F.40. Exemples : la fusée Le Prieur était une des premières fusées à propergol solide non guidée, montée sur des rails de guidage en bois fixés aux longerons de l'aile. Initialement dotée d'une pointe en acier, puis

Plus tard, équipés de charges explosives ou incendiaires, ils furent principalement utilisés contre les zeppelins ennemis et les ballons d'observation d'artillerie. Le pilote lançait six à huit roquettes en série grâce à un signal transmis par un fil électrique. Cette idée, du lieutenant Yves Le Prieur, fut employée pour la première fois en 1916, lors de la bataille de Verdun. Assez imprécise, elle nécessitait une approche à environ 110 mètres de la cible, et la procédure établie, pour un impact plus certain,



Un HF.30 à l'avant (Bibliothèques centrales de l'Université SMU – Flickr)

Ils tombaient vers les ballons selon un angle d'au moins 45 degrés. Les appareils cités jusqu'ici étaient tous des biplans à hélice propulsive, biplaces, et, durant leurs premières années, ils étaient considérés comme d'excellents outils de combat : la mitrailleuse montée sur le nez était presque toujours présente.

Il pouvait tirer dans toutes les directions sans entrave, et la position de conduite facilitait la tâche principale de l'observateur. Sa structure simple permettait une production en série aisée. Jusqu'à l'apparition des mitrailleuses synchronisées, il compensait la vitesse et la maniabilité moindres des chasseurs équipés d'une hélice de remorquage, même si les Farmans étaient critiqués pour la vulnérabilité de leurs hélices propulsives au combat.

attentats à la bombe

Tout magnat de l'industrie sait que plus un projet est complexe, plus sa marge bénéficiaire sera élevée. La production d'un avion multimoteur ne coûte pas aussi cher que son prix, supérieur à celui d'un avion de chasse. Les forces aériennes sont prêtes à dépenser sans compter pour acquérir des bombardiers. Les Farman en étaient conscients : pour progresser, ils devaient se mesurer aux Capron et aux Gotha. Leur premier bombardier de nuit bimoteur triplace, le F.50, mesurait près de 11 mètres de long et avait une envergure de près de 23 mètres. Cet appareil de plus de deux tonnes pouvait emporter 320 kg de bombes. Mais ils arrivèrent trop tard.



Le chasseur-fusée : le F.40 à Thessalonique, Grèce, 1916 (Médiathèque de l'architecture et du patrimoine)

Au moment de l'armistice, seulement une centaine de bombardiers Lorraine 8Bd à moteur V8 de 275 chevaux avaient été construits à Toussus-le-Noble, dont seulement 45 exemplaires parvinrent aux trois escadrilles ; l'entreprise dut donc se préparer aux possibilités de la décennie

Le F.60 Goliath a volé à la fois comme avion de transport de passagers et comme bombardier (Albert Thuloup – wikipedia)



SUR LES NOUVELLES ROUTES

Après la guerre, la société prit le nom de HMD Farman. Encouragés par Dick, ils se lancèrent dans l'aviation commerciale en 1916, en fondant trois compagnies aériennes. L'année suivante, la société de l'aîné rejoignit celle de ses frères. À cette époque, ils furent sollicités comme fournisseurs pour la production des montres Breguet XIV. Les bénéfices des années de guerre furent investis dans une expansion considérable : dès 1917, la surface des ateliers de Billancourt atteignait 90 000 mètres carrés, et de nouveaux locaux furent acquis. Le 8 février 1919, un F.60

Leur avion (le Goliath, premier avion de ligne au monde) traversa la Manche, assurant la première liaison Paris-Londres. Ce changement de cap fut grandement encouragé par une loi de 1920 obligeant les usines d'armement à reverser leurs bénéfices à l'État. Il leur fallut trois ans pour rentabiliser l'investissement, mais grâce à leur reconversion sur le marché civil, ils purent se maintenir à flot, contrairement à beaucoup d'autres. (Maurice fut fait chevalier de l'Ordre d'honneur en 1921, deux ans après son frère.) Le siège social de la compagnie se trouvait à Toussus-le-Noble jusqu'en 1924. Jusqu'au début des années 1930, l'activité était principalement concentrée près de l'aéroport de Château-Fort.

Je viens de passer ma première année : bombardier F.221 (Agence de presse Meurisse – Bibliothèque nationale de France)

Cependant, les ordres de guerre

en versions de 370 à 910 chevaux et 210 km/ Il était capable de voler pendant des heures – même si, au vu de sa conception, cette durée paraît incroyable. L'esthétique française est généralement impressionnante, mais ces bombardiers constituent une exception notable. Les avions de ligne, qui représentaient l'essentiel de la production, étaient des trimoteurs ou des quadrimoteurs, et ils étaient au moins rentables grâce aux compagnies aériennes.

Le F.140, dont le premier vol eut lieu en 1924, était également surnommé Super Goliath. Neuf exemplaires (dont six F.141) entrèrent en service dans l'armée de l'air. Le prototype établit plusieurs records du monde et, en 1925, Lucien Bossoutrot effectua un vol de 72 minutes et demie à une altitude de deux kilomètres avec une charge de six tonnes. Ses quatre moteurs Farman W12 (deux moteurs en V assemblés), de conception originale, d'une puissance totale de 2 000 chevaux, lui permettaient d'emporter jusqu'à trois tonnes de bombes.

Le F.160 Goliath, avion cinq places, a finalement répondu aux attentes. Dérivé de l'avion de passagers F.60, ce lance-torpilles, lancé en 1928, avait une capacité de 250 torpilles. L'entreprise en a construit 1 000, dont la quasi-totalité a été destinée aux escadrons de la Marine française ; seuls dix ont été exportés. La série de records s'est poursuivie : en 1931, Lucien Coupet a propulsé l'avion bimoteur à une altitude de 7 507 mètres avec une charge de deux tonnes. Le dernier à être commercialisé fut la famille de bombardiers F.220, qui était un fidèle contemporain du Bloch MB.210, de l'Amiot 143 et du Potez 540.

Avec un poids au décollage de près de 19 tonnes et une charge d'armement de quatre tonnes,



Ce modèle était capable d'atteindre 360 km/h, cette dernière valeur n'étant pas très convaincante. La puissance totale de près de 3 700 chevaux était fournie par quatre moteurs, situés dans un carter moteur en tandem, entraînant chacun deux hélices de traction et deux hélices propulsives. Sa conception a débuté en 1925, mais il n'a volé pour la première fois qu'en 1932, avec des moteurs en V, qui ont été remplacés par des moteurs radiaux dans les versions produites en série à partir de 1936. Il a été livré aux escadrons de l'Armée de l'Air un an plus tard, y compris ceux produits par les usines SNCAC, avec 69 versions bombardier. (F.221, 222 et 223) entrèrent en service. Le prototype NC.223, qui fut développé ultérieurement à partir de ce dernier, parcourut 1 000 kilomètres avec une charge de dix tonnes en 1937, établissant un autre record.

Il s'agissait pratiquement du seul appareil conçu par Farman à participer à la Seconde Guerre mondiale. Les trois avions cargo et les 31 bombardiers à cinq hommes encore en service ont largué des tracts puis des bombes sur l'Allemagne lors de raids nocturnes à partir de mai 1940 ; trois d'entre eux ont été perdus.

L'un des avions postaux de la marine, le NC.223.4 Jules Verne, fut transformé en bombardier et connut une carrière mouvementée. Dans la nuit du 10 au 11 mai, au début du Blitzkrieg, il bombarda les ponts de Maastricht. Le 3 juin, lors d'une mission de plus de douze heures, il protégea le paquebot Ville d'Oran jusqu'à son arrivée au port de Casablanca, transportant les réserves d'or de la Banque de France.

Une mission plus audacieuse attendait le bombardier : sous le commandement du lieutenant-colonel Henri-Laurent Daillière, il décolla de la base aérienne de Mérignac en direction du nord, puis survola les côtes néerlandaises et danoises à la nuit tombée pour frapper Berlin depuis la mer Baltique. Vers minuit, l'équipage largua huit bombes de 250 kg et quatre-vingts de 10 kg sur des cibles militaires en banlieue, faisant de cet appareil le premier chasseur allié à attaquer la capitale allemande. Ce n'est pas en vain que la compagnie Farman s'est lancée à la conquête de records : l'autonomie du Farman – les modèles de série pouvaient couvrir jusqu'à 2 200 kilomètres – permit d'autres frappes aériennes audacieuses : Daillière et son équipage bombardèrent le quartier industriel de Rostock, et le 14 juin, un dépôt de carburant près de Venise fut bombardé, tandis que plusieurs milliers de tracts antifascistes étaient distribués dans les rues de Rome.

Alors que tout semblait perdu, le 20 juin, le pilote de chasse James Denis emprunta un F.222 à la base aérienne près de Saint-Jean-d'Angély et, avec vingt amis, s'échappa en Grande-Bretagne, où il rejoignit les Forces aériennes françaises libres, remportant plus tard neuf victoires aériennes.

Les bombardiers restants furent transférés en Afrique du Nord après la capitulation et servirent comme avions de transport, au service du régime de Vichy et des Forces françaises libres.

ADIEU À UN GRAND NOM

Les intérêts de Farman dans le transport de passagers ont été acquis par Air en 1933.

France. Leur œuvre de toute une vie fut nationalisée en 1936 et leurs usines passèrent sous le contrôle de la SNCAC. Les trois frères refusèrent de continuer à travailler comme employés dans la nouvelle entreprise, préférant poursuivre leur développement au sein de leur propre bureau d'études. Bien que Dick et son fils Marcel aient créé une entreprise de maintenance pour leurs premières créations, une étude approfondie



De nombreuses voitures sont sorties de l'usine Farman jusqu'en 1931. (Livre – Wikipédia)

Un profond désespoir s'empara de lui, 1940- Il décède en 1944. Ses jeunes frères refondent l'entreprise un an plus tard sous le nom de Société Anonyme des Usines Farman, mais elle est rachetée par la SNCASO en 1944. Entre-temps, les bâtiments de l'usine de Boulogne-Billancourt sont en grande partie détruits lors d'un bombardement américain en 1943. Le fils de Maurice, également prénommé Marcel, tente de relancer l'entreprise à Toussus-le-Noble en 1952, et quatre ans plus tard, le Monitor (sous licence du Stampe & Renard SR-7) est enfin achevé, mais ce n'est que le chant du cygne avant la dissolution.

Henri est décédé en 1956, Maurice en 1964. Depuis 1980, la marque appartient à une entreprise de robots industriels et de chaînes de montage, sans aucun intérêt pour l'aéronautique. Entre 1908 et 1941, plus de 200 modèles de tracteurs civils et militaires ont été produits sous le nom de Far-man .

Ils l'ont planifié.



Code QR :
Démonstration du bombardier F.221 en 1936 (YouTube)