

Mémoire de Magny

Portrait

Pierre Farman, les pieds sur terre et la tête vers le ciel

Il est le petit-fils de Dick Farman, l'un des trois frères fondateurs des Avions Farman, des pionniers de l'aviation française. Parlez-lui d'avion et ce grand « gamin » de 60 ans vous fera rêver en vous narrant l'histoire familiale.



Une famille peu conventionnelle...

J'ai une famille qui n'était pas conventionnelle, mais dans le bon sens du terme. Elle savait relever les défis et n'avait pas peur de prendre des risques. Elle avait surtout ce côté peu conformiste qui les poussait à tout essayer.

Des grands-oncles « fous volants »

Henri et Maurice Farman sont les petits frères de mon grand-père Dick. Intrépides, ils se sont lancés de nombreux défis et participaient à toute sorte de compétition : dans le cyclisme, les sports automobiles puis dans l'aviation.



Maurice et Henri Farman



Ils ont remporté quelques belles victoires... Ils n'écoutaient jamais ce qu'on leur disait : lorsque dans le monde du cyclisme, certains préconisaient de se mettre à la diète la veille d'une course, eux prenaient un petit déjeuner consistant ! Les vélos pesaient près de 35 kg et ils gagnaient tout ! Ils se sont ensuite démarqués dans les sports mécaniques avant d'enchaîner les records en aéronautique. Henri Farman a accompli un certain nombre d'exploits qui ont marqué l'histoire de l'aviation : 1^{er} km en circuit fermé, 1^{er} vol avec un passager au monde, 1^{er} vol de ville à ville, 1^{er} avion ayant volé au Japon... Son fait le plus marquant est sans doute le premier vol effectué en circuit fermé : c'est la première fois dans l'histoire de l'homme, qu'un avion était capable de décoller, de virer et de se poser de là où il avait décollé, sans dommage et devant témoin. C'était une révolution : avant cet exploit, l'avion se déplaçait en faisant des sauts en avant...

Je crois que c'est grâce à ce type de personnes, courageuses et un peu allumées, que l'on peut progresser.



Henri Farman

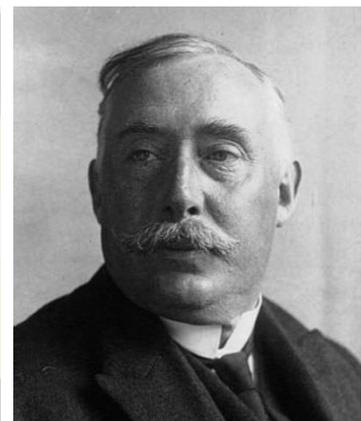


Une grand-mère casse-cou

J'avais une grand-mère absolument merveilleuse, qui avait, elle aussi, une part de génie folle. Un jour, après avoir demandé au gardien de déposer des meules de foin au sol, elle a sauté du 3^e étage de notre maison magnycoise (qu'elle avait achetée avec mon grand-père Dick), se servant d'ombrelles comme parachute. Deux jambes cassées et trois mois plus tard, elle tentait un vol en ballon libre Paris -Moscou ! Ma grand-mère était une allumée comme les autres...

Un grand-père, ingénieur et manager

Mon grand-père, Richard, appelé Dick, était l'aîné des trois frères et sans doute, le plus raisonnable. C'était l'ingénieur, celui qui concevait et manageait la fratrie. C'est lui qui a construit et installé, au Brésil, les premiers tramways électriques de Rio de Janeiro. Également pilote, il est l'auteur de nombreux ouvrages techniques sur les moteurs. Au regard de ses deux intrépides frères, il avait davantage les pieds sur terre : il s'est très vite comporté comme un mentor dans les différentes aventures qu'il fut amené à vivre avec ses frères. C'est ainsi qu'il a été désigné Président de la Société générale des transports aériens, créée par les Farman. Il est d'ailleurs à l'origine de la première ligne ralliant Londres à Paris.



Un père, à la Royal Air Force

Mon père était chasseur à la Royal Air Force. Petit, je l'ai souvent accompagné en vol, notamment lorsqu'il décollait du terrain de Guyancourt. Je me rappelle que nous volions à vue, sans radio. Il me faisait sécher l'école pour aller voler !

Ligne Toussus-Londres, une première

La société Farman construit plus de 6 000 avions pendant la guerre 14-18. Elle construisit à cette époque un énorme bombardier, appelé le Goliath. C'est le plus gros avion au monde mais il n'a pas eu le temps d'être utilisé en tant que bombardier. À la fin des hostilités, les frères Farman en font un avion de transport : il fut le premier avion de ligne au monde à faire le trajet Paris-Londres. Et c'est de l'aéroport de Toussus-le-Nôble, terrain acquis par ma famille, qu'ils décollaient. La ligne s'appelait non pas Paris-Londres mais Toussus-Londres !



Aujourd'hui, c'est Air France !

En 1933, à la demande du gouvernement, la société de transport des Farman fusionna avec les autres compagnies aériennes existantes ce qui donna naissance... à Air France ! Mon grand-père Dick est l'un des signataires de l'accord. C'est ainsi que les lignes Farman sont devenues Air France !

spécialement autorisé aux fins des présentes, aux termes d'une délibération du Conseil d'Administration, en date du

d'une troisième part.

4^e /- Monsieur Dick Farman

Administrateur

Agissant en qualité de Société anonyme au capital de 10.000.000 de francs, dont le siège social est à Billancourt, 167 rue de Sully spécialement autorisés aux fins des présentes, au

d'une quatrième part.

Ont d'abord exposé ce qui suit :

Aux termes de la convention intervenue le 30 Mai 1933 entre Monsieur le Ministre de l'Air, la Société Centrale pour l'exploitation des lignes aériennes, société anonyme au capital de F. 75.000.000 de francs, dont le siège social est à Paris, 2 rue Marbeuf, et les quatre compagnies parties aux présentes et ayant pour objet la concession de l'exploitation de différentes lignes aériennes, il a été considéré que cette convention n'était, pas en fin de fusion entre les différents sociétés intéressées; que la fusion devrait intervenir avant le 1er Septembre 1933, date à laquelle la société résultant de la fusion devrait être substituée à la Société Centrale pour l'Exploitation des Lignes aériennes; qu'enfin la fusion pourrait cependant n'être réalisée qu'entre une ou plusieurs des quatre sociétés parties aux présentes et la Société Centrale pour l'exploitation des lignes aériennes, sous la réserve que la société unique ainsi constituée ait un capital social d'au moins 100.000.000 de Frs.



Ceci exposé, les soussignés ont arrêté de la manière suivante les conditions principales de la fusion projetée entre les sociétés qu'ils représentent.

- I -

Messieurs Allegré, Regnet, Borronnee et Farman

se-qualités s'engagent à constituer au moyen d'une fusion entre la Compagnie Air-Union, la Compagnie Air-Orient, la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne et la Société Générale de Transport Aérien, une société anonyme nouvelle qui prendra la suite de l'exploitation de ces sociétés.

Cette société aura pour objet principal en France, dans les Colonies, Pays de protectorat, Sous-mandats et à l'étranger, l'organisation et l'exploitation des services de transport de voyageurs, messageries et postes, au moyen de tous appareils aériens et par tous autres modes de transports maritimes et terrestres qui pourraient être nécessaires pour l'exploitation des lignes.

Elle prendra la dénomination de AIR-FRANCO.

Son siège sera à Paris, 2 rue Marbeuf

Sa durée sera fixée à 99 ans à compter du jour de sa constitution.

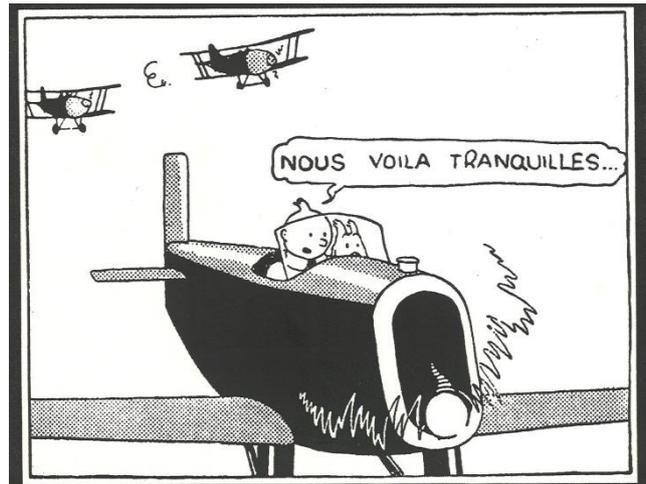
- II -

Messieurs Allegré, Regnet, Borronnee et Farman

s'engagent, au nom des compagnies que chacun d'eux représente, à faire apport à la nouvelle société, aux clauses et conditions d'usage, de tout l'actif mobilier et immobilier sans exception de chacune des sociétés en quelque lieu qu'il se trouve, tel qu'il existait au 31 Mai 1933, ainsi qu'il résulte des baux arrêtés à cette date par chacune des Sociétés.

Tintin dans un Farman

Dans les Cigares du Pharaon, Tintin pilote l'un de nos avions : un Farman F-231 !



Le Farman F – 231, dans les cigares du pharaon



Qui se souvient de nous ?...

Les frères Farman : c'est plus de 20 000 avions fabriqués, une quantité incroyable de records et de nombreux brevets à leur actif. Et aujourd'hui, qui se souvient de Farman ? Absolument personne ! Ma famille fait partie des pionniers qui sont partis à l'assaut du ciel. C'est cela qui compte...

En 1936, l'histoire Farman s'achève par la nationalisation de l'entreprise.



La conquête du ciel, quelle histoire !

Les premiers pas de l'aéronautique : un fol enthousiasme

Au début des années 1900, les inventions fusaient de toute part ! En 1908, mon grand oncle Henri réalise le premier vol de ville à ville, mais un autre pilote le faisait le surlendemain ! Les premiers pas de l'aviation provoquaient beaucoup d'enthousiasme. Les journaux relayent l'aventure avec des titres dithyrambiques !

Pour le premier salon aéronautique organisé à Reims en 1909, la SNCF avait dû construire une gare provisoire : plus de 800 000 personnes sont venues voir voler des avions !



Il fallait être un peu fou !

Ces pionniers avaient un courage fou, on les appelait des « fous volants » : ils étaient teigneux, inventifs et complètement allumés !

Lorsque mon grand-oncle Henri a inventé les volets, il les a testés en vol en les fixant sur ses épaules et les faisant bouger à l'aide d'une corde coincée dans la bouche pour voir comment ils réagissaient en plein vol. Imaginez-vous le courage qu'il fallait !

Dans le monde d'aujourd'hui, régi par les principes de précaution, ce serait impossible à faire ! Si on avait appliqué ces principes à l'époque, nous serions encore en train de rouler avec une brouette !



Henri Farman et son épouse

Cocorico !

L'histoire de l'aviation s'est construite par à-coups. Elle a fait un gros bond en avant pendant la guerre de 14, comme souvent d'ailleurs pendant les conflits. D'énormes progrès ont ensuite été réalisés pendant 39-45 : c'est à cette époque que les allemands ont mis au point l'avion à réaction. S'ils avaient fini à temps, ils auraient probablement gagné la guerre !

Aujourd'hui encore, l'aviation connaît encore de belles inventions, comme Solar impulse. Ça a l'envergure d'un 747, ça pèse une tonne et ça vole à l'énergie solaire ! C'est une réalisation phénoménale ! Et il n'y a aucune honte à crier « cocorico » : les français ne sont pas à la traîne ! Il est important de ne pas oublier ce que nous avons fait pour l'aviation : on ne doit pas en rougir mais au contraire, s'en servir. Très souvent, le passé prépare l'avenir...

Le territoire de Magny, terrain de jeu idéal

Les communes de Magny-les-Hameaux, de Voisins-le-Bretonneux, de Guyancourt ou de Toussus-le-Nôble ont marqué l'histoire de l'aviation. D'immenses prouesses ont été réalisées sur ce périmètre-là, avec des pilotes pionniers. Le territoire se prêtait à ce type d'expérimentations. C'était commode : c'était un grand plateau, sans arbres, ce qui permettait de se poser partout, proche de Paris, sans rien autour. Bref, un terrain de jeu idéal !



Aujourd'hui encore, Magny est entouré d'un fabuleux vivier industriel. C'est une carte à jouer pour nos communes. Les plus grands sont sur le territoire. Ceux de l'aéronautique (Safran, Snecma, etc.) et ceux de l'automobile, comme Renault, qui a fait des moteurs

d'avion jusqu'en 1940. Aujourd'hui, ils construisent des Formule 1. Vous savez, ça n'est ni plus ni moins qu'un avion qui ne sait pas décoller. Cet engin a la vitesse nécessaire pour décoller, il lui manque juste les ailes !

C'est beau un avion...

Un bel avion est un avion qui vole bien !

Cette phrase prononcée par le constructeur d'avions Marcel Dassault m'a beaucoup marqué. Et je dois dire que je ne connais pas d'avion vilain. Car c'est un chef d'œuvre un avion ! Et c'est un miracle que d'arriver à faire décoller quelque chose de plus lourd que l'air !

Comme un oiseau

Clément Ader, ingénieur et pionnier de l'aviation, s'était amusé à définir le mot AVION, comme Appareil volant imitant l'oiseau au naturel. C'est une belle image... Est-ce réellement le bon acronyme ? Peu importe au final, ce qui est important c'est de comparer cet engin plus lourd que l'air à un oiseau. On ne regarde plus un avion de la même manière après...



Avion III de Clément Ader, dit l'Aquilon

Concorde, fleuron de la haute technologie

Le Concorde est la plus belle réussite de l'aéronautique. Il a été beaucoup dénigré sous prétexte que c'était un gouffre financier. Il a été au contraire la plus grosse réussite car il a

été le laboratoire d'Airbus : si nous n'avions pas eu le Concorde, nous n'aurions pas eu Airbus. Il a créé énormément d'emploi et reste l'image de la haute-technologie française.

La simplicité, ça n'est jamais simple !

L'aviation a apporté une innovation technologique dans tous les domaines. C'est absolument fantastique ! Une hélice par exemple, c'est simple à regarder... Et pourtant, c'est extrêmement complexe à fabriquer. Elle nécessite plus de cinquante pages de calcul. La simplicité, ça n'est jamais simple ! Au final, une hélice d'avion, c'est un chef d'œuvre !

Autre exemple, le Vampire, un des premiers avions à réaction développé au cours de la seconde guerre mondiale (avion de la Royal Air Force), disposait de servo-freins qui empêchaient de bloquer les roues : ça s'appelle les ABS maintenant ! Les techniques automobiles viennent de l'aviation à 80 %.

Les mains de l'homme, indispensables

Les machines ne remplacent pas les mains de l'homme dans la construction d'un avion. Dans les usines Dassault par exemple où se construisent le Rafale, des chaudronniers plient la tôle de certains tuyaux de façon artisanale, et les rivets de référence sont toujours ajustés à la main par des ouvriers.

Une fois l'avion terminé, il est placé sur un berceau afin de le tester en lui faisant faire des tonneaux : un homme écoute, à l'oreille, si rien n'a été oublié. Cette industrie de pointe qui coûte et rapporte des milliers d'euros ne peut se passer de l'artisanat. Il faut mettre en avant ces métiers manuels et montrer aux jeunes la part de rêve qu'ils suscitent...



Je débusque, je désosse, je recycle

J'aime les belles pièces d'avion. L'une de mes activités est de les valoriser : certaines sont vendues ensuite dans ma boutique d'antiquités, rue du Bac. Je recherche des avions qui n'ont plus le droit de voler, un peu partout en France, d'Orly à Perpignan, et dans le monde entier, jusqu'en Afrique.



Là où il y a un avion intéressant, j'y vais ! Je le démantèle pour ensuite le recycler. Lorsque vous démontez un avion, il se dégage une atmosphère particulière : chaque bout de tôle raconte une histoire.

Mon activité attire des gens du monde entier. Ce ne sont pas forcément des collectionneurs, ceux-là d'ailleurs sont les plus exigeants car ils sont à la recherche d'une pièce d'avion ayant volée sur une date très précise (entre le 24 avril 1914 et le 25 avril 1914) avec tel pilote aux commandes ! Ils oublient qu'un avion peut être équipé dans sa vie de plusieurs hélices différentes et que la même hélice peut se retrouver sur plusieurs avions...



Un musée pour faire rêver

J'ai l'ambition de créer un musée de l'aviation qui raconterait l'histoire de la conquête de l'air. J'ai le projet de créer un musée qui présenterait des avions découpés afin d'expliquer aux mêmes comment ils se fabriquent. J'aimerais faire monter les mêmes dans un cockpit pour leur montrer comme un avion est merveilleux. Ce serait une façon de leur transmettre le goût du travail, l'enthousiasme et l'envie qu'ont pu connaître tous ces pionniers avant eux. Avec ce musée, j'ai envie de dire : essayons de faire rêver les enfants ! Donnons-leur non pas un rêve de chômeur, mais un rêve d'ingénieur ! Qu'ils aient envie de faire des études non pas pour leurs parents, ni pour leurs profs, mais pour eux ! Qu'ils aient une bonne raison de se « défoncer » en maths ou en anglais...

Oui, ce musée serait une belle façon de transférer le rêve aux générations qui viennent !

Car faire rêver, c'est la plus belle chose au monde, non ?....

Un Falcon devant la maison des Bonheur

J'ai entreposé de nombreuses pièces d'avion dans la maison familiale de Magny-les-Hameaux : je vais en exposer certaines à la maison des Bonheur. Je dispose également d'un Falcon, grandeur nature que j'envisage de garer devant l'équipement le temps de l'exposition. J'aimerais qu'en partant les visiteurs disent : « Que c'est beau un avion ! »

Le gardien de la marque Farman

Je suis très attaché à la marque familiale et de façon générale, à l'histoire passionnante de l'aviation. Une publicité pour une marque de montre célèbre a lancé un slogan qui m'a beaucoup touché. Le message soulignait le caractère intemporel de la marque : « *Jamais vous ne posséderez complètement une Vous en serez juste le gardien, pour les générations futures* ». Être le dépositaire d'une marque sans en être le dépositaire, c'est un peu le sens de ma vie...



FARMAN

Aviation-Antiquités

122, rue du Bac

75 007 Paris

06 60 64 87 39 – farman.aviation@yahoo.fr