Couverture du programme du rallye des « 104 au 104 » (Archives Coupet)

1922 : FARMAN ET L'AVIATION DE LOISIRS

La Grande Guerre terminée, la maison Farman, que les commandes militaires ont permis de renforcer, doit trouver des relais d'activités dans le domaine civil de l'aviation. Les bombardiers F60 « Goliath » ont été reconvertis avec succès en avions de transports : robustes appareils, ils ont été utilisés pour les premières lignes commerciales et dans de nombreux grands raids défrichant de nouvelles opportunités. Néanmoins, explorer d'autres voies est d'autant plus nécessaire que la loi de finances de 1920 impose aux constructeurs français de reverser à l'État tous les profits consécutifs aux marchés militaires. Ces bénéfices n'avaient pourtant permis qu'aux plus entreprenants de sortir définitivement du bricolage d'amateur et de faire naître une industrie aéronautique légitime dans un pays fondateur de l'aviation. Après guerre, ce sont donc les constructeurs les plus présents dans les escadrilles militaires tel Farman qui sont le plus en difficulté et certains comme le motoriste Clerget seront même conduits à la faillite. Les frères Farman mirent trois ans pour apurer leur impôt de guerre[1] et en 1922, ils se trouvent fragilisés et accentuent leur développement dans l'aviation légère.

L'année 1922 rassemble deux événements qui illustrent cette action : en juin, le *« rallye des 104 »* qui sous couvert de divertissement était en fait un exercice de propagande et en août, le premier Congrès de Combegrasse sur le vol à voile c'est à dire l'aviation sans moteur mais face à des résultats mitigés, Farman reviendra au moteur et à l'aviette.

18 juin 1922 : les « 104 au 104 », premier rallye aérien

L'idée d'un rallye aérien, premier du genre, est mise en œuvre par l'Aéro-Club de France pour faire connaître plus largement cet autre aspect de l'aviation qu'offre l'avion de tourisme, léger, maniable à usage privé ou sportif. C'est un rallye d'agrément qui est organisé le dimanche 18 juin 1922 pour les membres de l'Aéro-Club. Le principe retenu est de permettre à 104 participants de rallier, exclusivement par voie aérienne, le kilomètre 104 sur *« la route nationale de Paris à Rennes »*. La borne 104 se trouve à l'entrée de Tillières-sur-Avre, à proximité de l'Hostellerie du Bois-Joly, haute bâtisse normande toute en briques et colombages, cadre propice à *« un excellent déjeuner suivi d'une matinée artistique »* indique l'invitation. Monsieur et madame Pollack, propriétaires de l'hostellerie et du château de La Troudière, dont le domaine s'étend un peu plus au nord, ont crée le premier petit aérodrome privé de l'époque et mettent en outre à la disposition de l'Aéro-Club de France un large terrain d'atterrissage spécialement aménagé pour les avions des 104.

[1] Gérard Hartmann, Les derniers avions Farman.

L'ancienne Hostellerie du Bois-Joly en novembre 2005 : ce n'est plus une auberge, le bâtiment a reçu une extension sur le côté et une annexe à l'arrière arbore aujourd'hui un panneau « *Plazza Discothèque* ».

Les participants, propriétaires de leur avion ou affréteurs d'un appareil à une compagnie de transports aériens rallieront le point de rendez-vous avec leurs passagers avant midi en partant de n'importe quel aérodrome. Pour ceux qui n'ont pas d'avion, quatre Goliath sont mis à leur disposition au départ de l'aérodrome Farman de Toussus-le-Noble. Ceux-ci convoieront également les artistes parisiennes qui assureront le spectacle.

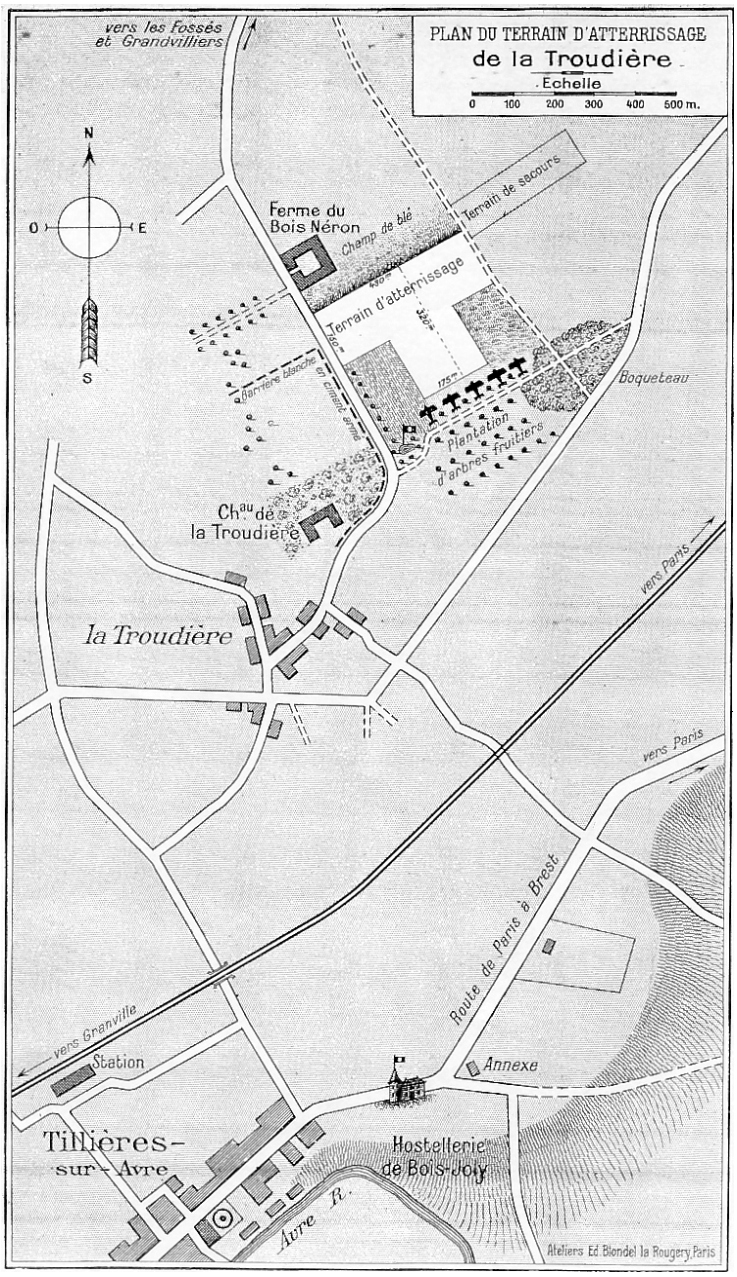
En fait, la plupart des « 104 » décolleront de Toussus (quelques-uns partiront du Bourget) aussi l'itinéraire touristique du vol est-il donné à partir de Toussus (bien qu'une fois de plus, on inscrive « Buc » sur les documents). Les points remarquables sont signalés à l'attention des invités : à l'aller, l'étang du Trou Salé de « Buc », l'établissement météorologique de Tesserenc-de-Bort à Trappes, la « chapelle » des Jansénistes de Port-Royal, la tour en ruines de Maurepas, le château des Mesnuls, les étangs des Essarts et la forêt de Rambouillet, l'église, le cimetière et les ruines du château de Montfort-l'Amaury, l'étang des Bruyères et la « maison » du Sire de Gambais, *« Houdan, pays des poules ! »*, l'hôtel de ville et la chapelle des princes d'Orléans à Dreux, l'aqueduc souterrain de l'Avre et La Troudière ; au retour, l'itinéraire survole le château de Rosny, celui de la Roche-Guyon, la cathédrale de Mantes et l'Ermitage de Dennemont, le bassin nautique de Meulan, l'ancien château de Médan, *« Poissy, spécialité du noyau »*, la forêt et le château de Saint-Germain, la forêt de Marly et l'emplacement du château de Louis XIV, enfin Versailles, son château et son grand canal soit environ deux cents kilomètres en tout.

Pour seconder André Schelcher, commissaire général des « 104 au 104 », les tâches sont réparties avec humour. Louis Hirschauer est nommé *« Grand Maître des arrivées et des départs »* au terrain d'atterrissage, aidé de Jacques Roques et du capitaine Lagache, Julien Lévy est le *« commissaire de police de l'aérodrome »*. Maurice Vignon est désigné *« commissaire gastronomique »*, assisté d'Edmond Blondel La Rougery et du comte de Moussac. Madame Jafeu assure le contrôle des départs de Toussus, les rapports avec la presse sont confiés à monsieur de Saint-Blanchard. Les chefs de groupe des « Goliath » sont Yves Perissé, Paul Tissandier, Géo Tharel et le comte Josselin Costa de Beauregard. Enfin, le

« Service des Insolations » est confié aux docteurs Crouzon et Behague. « *Tous sont décidés à se mettre en 104 »* au service des 104. *« Ils vous mettront en avion, vous en sortiront et vous indiqueront votre auto. À table, ils vous placeront et vous aideront à vous en lever ! Enfin, ils vous chercheront votre avion au départ si vous ne pouvez plus arriver à le retrouver. »*

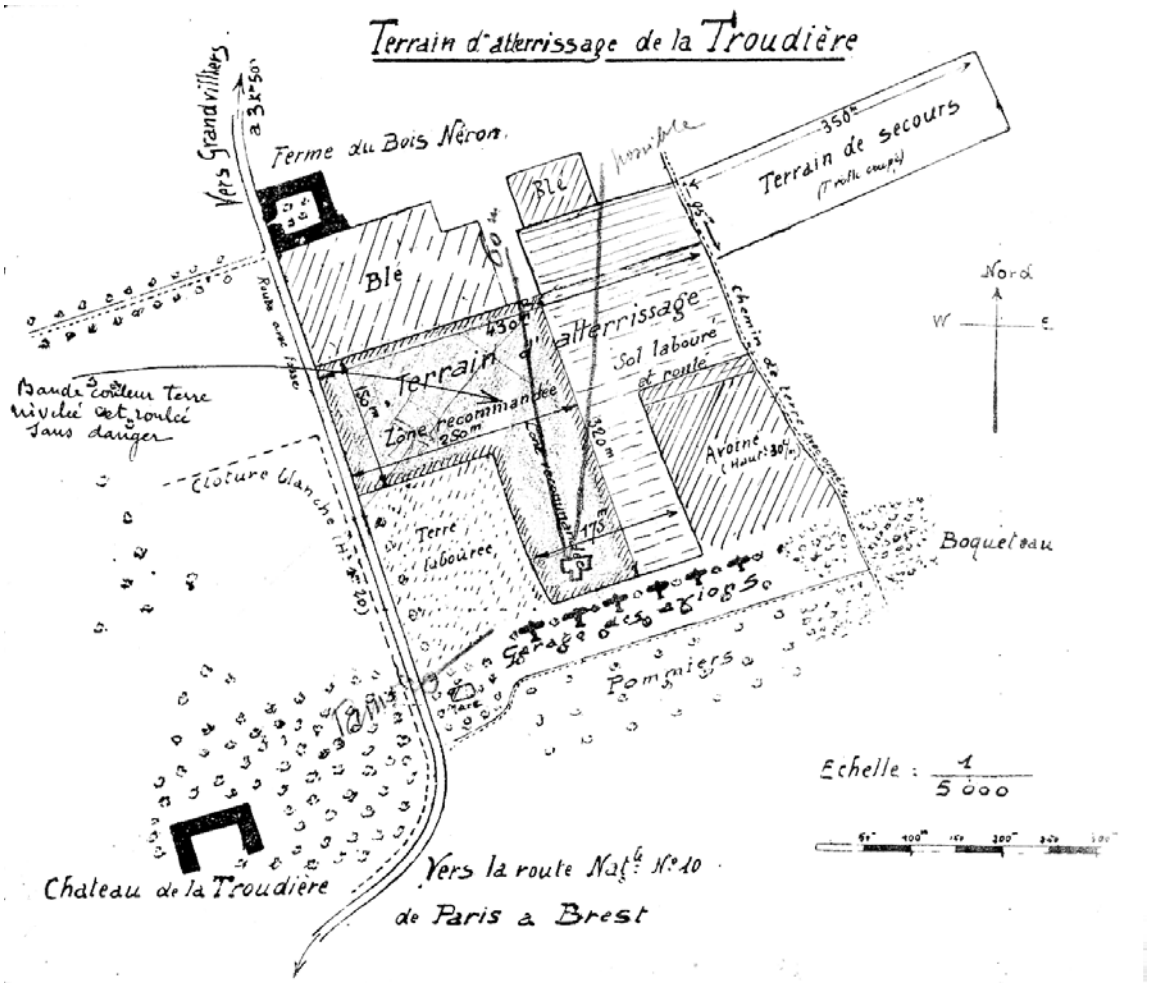
L'ambiance est à l'amusement et à la bonne humeur. Il s'agit d'offrir une journée d'agrément inoubliable et originale à des membres de l'Aéro-Club qui s'inscrivent avec enthousiasme, approuvant sans réserve le projet. Le commissaire général ne ménage pas sa peine pour assurer le succès de l'entreprise tant auprès de ses camarades que des personnes extérieures qui couvriront l'événement.

Car le rallye n'est pas seulement une distraction. André Schelcher, exprime très clairement l'intention qui préside à la manifestation : *« ... nous tenons à faire, dans nos invitations une large part à la presse, afin que ce premier rallye soit, non seulement une fête amusante et une réunion de camarades, mais encore pour l'Aéro-Club de France, une grosse publicité ; pour l'Aéronautique en général et pour le tourisme aérien en particulier, une bonne propagande. »* Afin que l'intérêt qui doit naître de cet événement soit indiscutablement favorable à l'aviation, il faut d'une part que tout se déroule par les airs : *« ... ne seront admis à aucun moment de cette réunion que les voyageurs venus au rendez-vous effectivement par la voie des airs, ceci dit pour éviter tout malentendu et conserver à la manifestation le caractère désiré. Le contrôle sera effectué par un commissaire à la descente d'avion. »* Il faut d'autre part qu'aucun accident même léger ne vienne entacher la journée : *« Nous avons donc, organisateurs et pilotes, à bien nous persuader qu'il ne s'agit pas cette fois de faire admirer vos prouesses habituelles par des spectateurs enthousiastes, mais bien plutôt de rechercher dans les manœuvres « classiques » d'arrivée et de départ principalement, la sécurité dont nous voulons donner la preuve. »*



Plan remis par l'ACF à chaque « 104 » (Arch. Coupet)

Des instructions nombreuses et détaillées sont remises à chaque participant : description du terrain assortie d'un plan, règles d'atterrissage et de garage des avions, conditions de débarquement des passagers, nature et horaires des renseignements météorologiques qui seront donnés le 18 juin. L'Aéro-Club engage même les pilotes à procéder à une reconnaissance soit par avion soit par automobile (l'Hostellerie du Bois-Joly les accueillera volontiers à un prix d'ami !). Fidèle à son tempérament et aux habitudes de travail de la maison Farman qui ne laisse rien au hasard, Lucien Coupet, responsable d'un des Goliath, va étudier le terrain et en ramène le plan ci-dessous. Précaution d'autant plus sage qu'il n'est aucunement envisagé d'annuler le rallye pour cause de mauvais temps, il faudra montrer son savoir-faire quelles que soient les conditions si on veut que la démonstration soit incontestable.



Lucien Coupet a noté avec précision la nature des sols, la hauteur des clôtures et les mesures du terrain.
(Archives Coupet)

La journée du 18 juin 1922

La veille au soir, les principaux organisateurs rallient Tillières-sur-Avre par avion : André Schelcher sur Sport Farman, le capitaine Hirschauer sur Caudron piloté par Becheler, le capitaine Lagache à bord d'un Salmson avec Lucien Lévy comme passager et Jacques Roques aux commandes de son Spad. Ils seront tous à leur poste le lendemain matin dès sept heures sur le terrain d'atterrissage de La Troudière.

Vue du terrain d'atterrissage de 1922 prise en novembre 2005 depuis la mare (située sur le plan à gauche de la ligne de garage des avions). Le bosquet d'arbres visible au fond à gauche signale les ruines de la ferme du Bois Néron au milieu desquelles s'élève maintenant une petite maison neuve. Les chemins actuels gardent la trace du passé : l'ancienne route de Granvilliers, qui part vers le bosquet s'appelle *« chemin du Bois Néron »* et une rue du hameau de la Troudière est nommée aujourd'hui *« rue des fruitiers »* mais les pommiers indiqués sur les plans de 1922 n'existent plus. (les photos 2005 sont de l'auteur)

À Toussus-le-Noble, le 18 juin au matin, les pilotes Bossoutrot, d'Or, Landry, Drouin, Petit, Catta et Coupet attendent les passagers des Goliath. L'Aéro-Club de France a réservé au départ de la gare des Invalides un wagon de 1ère classe pour les membres parisiens qui trouvent à leur arrivée à Versailles, un autocar pour les mener à l'aérodrome Farman de Toussus-le-Noble. Madame Jafeu supervise les départs des quatre avions qui s'étalent de neuf heures à onze heures du matin.

À La Troudière, ils viennent s'intercaler dans le ballet d'avions de tourisme qui atterrissent sans incident déposant bien des noms connus, *« vieilles tiges »* ou membres de leurs familles, mécènes ou as de la dernière guerre... L'avion du sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique Laurent-Eynac est piloté par René Fonck. Le président de l'Aéro-Club de France, Pierre-Etienne Flandin arrive dans *« sa Limousine personnelle »* (un Spad) en compagnie de son épouse, de M et Mme Etienne Grandjean et de Mlle Deutsch de la Meurthe. Le Spad de Jean Casale amène Mlle Hegoburu, Mme Lumière et M de Monge. Sadi-Lecointe pose son Nieuport-Delage dans lequel avaient pris place M et Mme G.Gradis, M et Mme Henri Kapferer ainsi que Léon Bazaine. Rallient La Troudière en Spad, M et Mme Bathiat, Louis Jaloir avec Yvonne Chanut, Robert Bajac avec Michel Wibault, le commandant Brocard avec Mme Meyer-Josselin ; J-C Bernard, Robert Bienaimé, M et Mme Paulhan arrivent en « David » Sport Farman, le capitaine et Mme Etienne sur Hanriot. M et Mme Richard ont affrété un Caudron piloté par Henri Sollier, le comte de la Vaulx un Morane Parasol piloté par Charles Nungesser, Wateau, un Spad piloté par Bizot et Jacques Schneider un Caudron piloté par Poiré. Les frères Farman sont évidemment aux commandes de leurs Sport Farman, Maurice avec Pierre Besançon, Dick avec Lili Farman.

Le château de La Troudière

Plaquette publicitaire du Sport Farman en 1922 (archives GHTN)

Conditions Générales de Vente

Le "SPORT FARMAN" est vendu complet en ordre de marche, livraison aux Etablissements FARMAN, 167, Rue de Silly, à Billancourt, ou à l'AÉRODROME FARMAN, à Toussus-le-Noble (Seine-et-Oise).

Prix

Sport Farman, moteur Anzani 45 HP frs 25.000
Sport Farman, moteur Anzani 60 HP frs 26.500
Sport Farman, moteur Rhône 60 HP frs 32.000

Mode de Paiement

Moitié à la commande et le solde à la livraison.

Le "SPORT FARMAN" est livré avec :

. Un indicateur de vitesse ;
Un compte-tours ;
L'outillage pour moteur et appareil.

Les dates de livraison ne sont données qu'à titre indicatif.

Aucune indemnité ne pourra donc être réclamée au cas de retard apporté dans la livraison à moins de stipulations formelles et précises acceptées au moment de la commande.

La prise de possession des marchandises implique l'acceptation sans réserves des conditions ci-dessus.

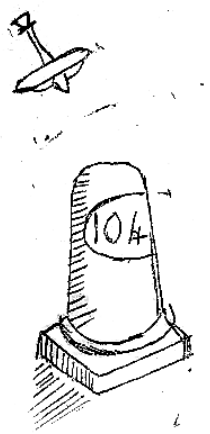
En cas de contestation ou litige, le Tribunal de la Seine aura attribution exclusive.

Plaquette publicitaire du Sport Farman en 1922 (archives GHTN)

Trois autres constructeurs font partie des « 104 » : Henri Potez sur Potez conduit par Douchy et Robert Morane qui amène personnellement son associé, l'ingénieur Saulnier sur Morane Parasol. Quelques-uns rejoignent en solitaire : le colonel Casse sur Bréguet, Fronval sur Morane Parasol et Guerreau sur Morane. Parmi les quarante huit passagers des Goliaths se trouvent mesdames Henri et Maurice Farman, madame Casse, monsieur et madame Maunoury, messieurs Ernest Archdeacon, Yves Périssé, Paul Tissandier, Thomassin, Maurice Bien-Aimé, Lucien Rougerie.

Au sud du terrain, les avions garés côte à côte entre les lignes de pommiers débarquent leurs passagers. Le commissaire remet à chacun le programme des festivités et un insigne lui donnant le droit d'être des « 104 ». Un service de voitures les transporte ensuite jusqu'à l'Hostellerie du Bois-Joly. Onze tables de dix couverts accueillent les « 104 » et les six artistes qui assureront le divertissement champêtre dans l'après-midi. Les pilotes, des Goliath ou des avions affrétés, qui ne sont pas membres de l'Aéro-Club de France déjeunent avec les mécaniciens dans une annexe de l'hostellerie.

Après le repas, *« une petite normande des bords de l'Avre »* est chargée du traditionnel compliment au ministre, Laurent-Eynac. Puis, la Marianne de l'An II de la République de Montmartre, Simone Dollié, présente, du haut du char de l'État, les numéros prévus au programme. Accompagnées au piano par Jules Berny, se succèdent Mlle Davia dans son répertoire, l'actrice Geneviève Félix et la chanteuse Gina Palerme. Nastia Panfilova clos l'intermède en interprétant une valse de Kreisler et un extrait de « Sylvia » de Léo Délibes. En fin d'après-midi, les convives, sous la direction du capitaine Hirschauer, rejoignent chacun l'avion qui les a amenés. Le retour est une agréable promenade qui permet d'admirer de nouveaux paysages comme aime tant à le faire Maurice Farman. À 18 heures, les avions des « 104 » sont rentrés à Toussus.



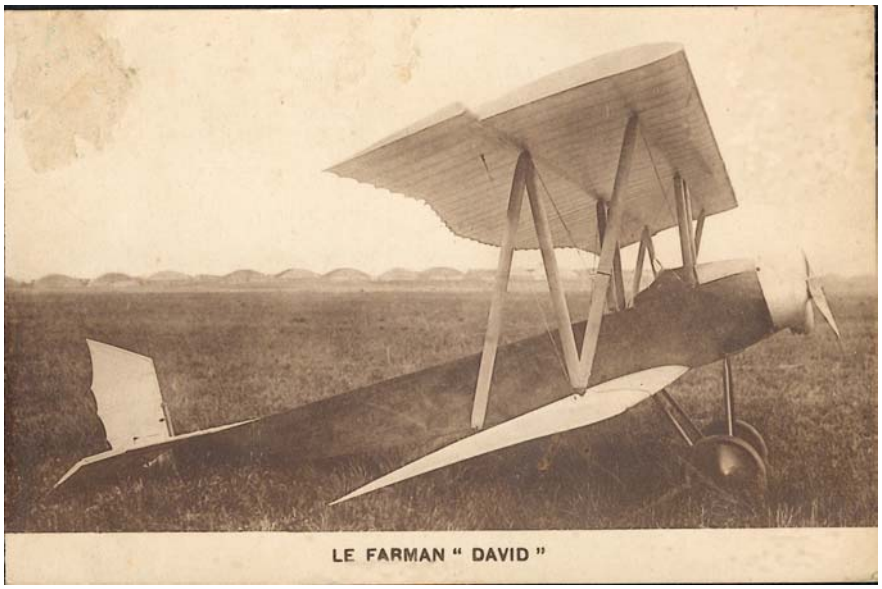
Dessin de J.Bridge,
membre des « 104 », illustrateur du livret du rallye

L'événement a un retentissement certain au point qu'en 1962, la revue « Aviation magazine » sort un numéro spécial pour les quarante ans de l'aviation légère, situant la naissance de celle-ci au 18 juin 1922 tout en reconnaissant que la clientèle possible était à l'époque très limitée et qu'il faudra attendre 1930 et le Potez-36 pour entrer dans une ère de plus grands confort, sécurité et agrément d'utilisation.

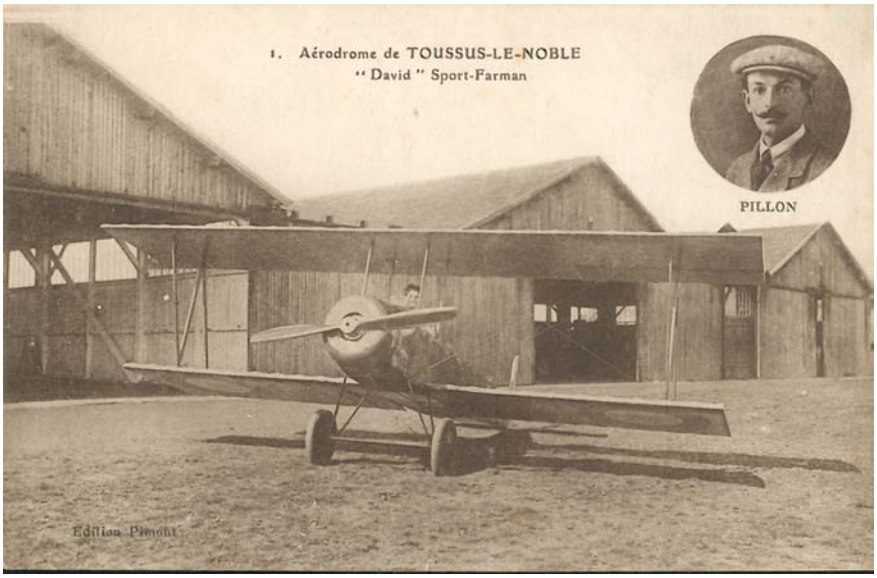
L'avion de tourisme Farman en 1922 : le « David » Sport Farman

L'appareil qui représentait la firme Farman au rallye des « 104 » – les trois frères Farman le pilotaient – était le Sport Farman appelé aussi le « David » par comparaison avec le « Goliath ». C'est un biplan né en 1919, biplace de 7,11 mètres d'envergure et pesant 400kg. Doté à l'origine d'un moteur Rhône de 60 chevaux, il fut équipé également de moteurs Anzani à partir de 1920 (voir la publicité ci-contre)

« Maniable et capable de voltige élémentaire, il atteignait 140 km/h pour une vitesse d'atterrissage de 50 km/h, pouvant franchir 190 km sans avitaillement et plafonner à 400 mètres. Possédant une voilure à quatre ailes démontables et interchangeables entre elles, il ne disposait comme instruments de bord, que d'un indicateur de vitesse, d'un compte-tours et d'un altimètre. » (J.Liron, Les avions Farman, Docavia).



Au moment du rallye des « 104 », le Sport Farman avait déjà une certaine renommée. Il avait remporté plusieurs compétitions : en juillet 1920, la première et la seconde places au Prix du Grand Écart de Vitesse avec Lucien Bossoutrot et Edmond Pillon et en septembre 1921, la Coupe Simonet. Il est perçu comme un avion fiable et économique ce qui lui assura un grand succès des deux côtés de l'Atlantique.



Le « David » Sport Farman d'Edmond Pillon à Toussus en 1920. (Photos collection P.Créach)

À côté de la version de série telle que décrite dans la réclame de la page précédente et selon une formule chère à Henri Farman, le « David » fut exploité au maximum. Utilisant des éléments existants, combinés à d'autres ou légèrement modifiés, la maison Farman sortait de nouveaux avions à moindre frais mais sans forcément leur assurer un avenir : ce fut le cas d'un hybride de « David » et « Goliath » qui donna naissance à un Sport parasol en un unique exemplaire. Par ailleurs, le « David », délesté de son moteur, s'essaya aussi à une carrière de planeur, deux mois après le rallye des « 104 » lors du premier Congrès de Combregrasse et dont nous verrons les résultats dans le prochain bulletin.

Geneviève Sandras-Dextreit
Bulletin n°10, année 2005