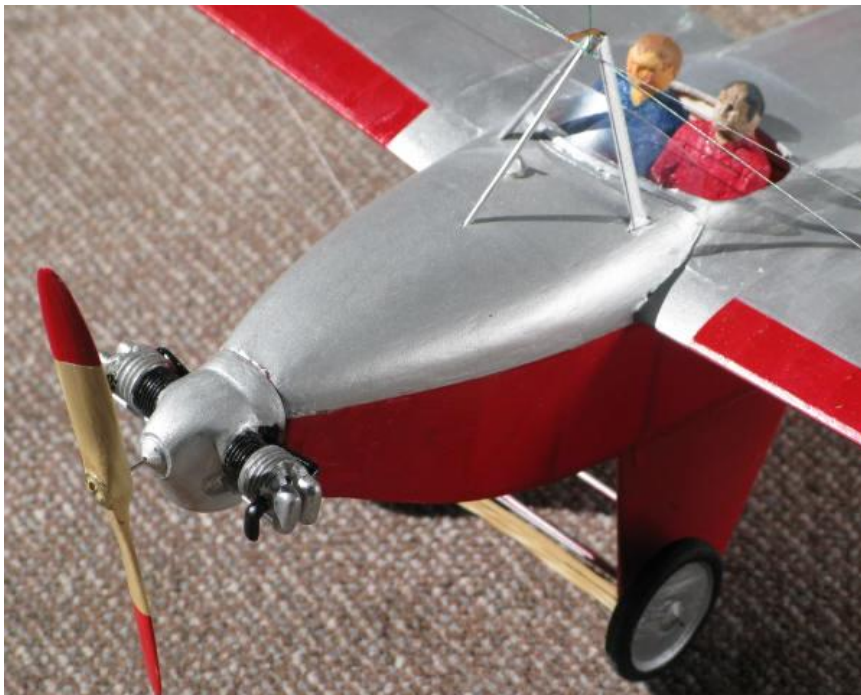


Farman 455

pour la F4D J.C.

L'équation était facile à poser, un peu moins à résoudre. Je voulais un avion français (cocorico!), assez ancien, bien documenté (les jurys F4D sont très exigeants sur ce point), mais pas trop difficile à régler, pour participer aux concours internationaux avec une bonne chance de qualification, sinon de très bon classement. Le choix est finalement assez limité. Un premier essai avec le Potez 60 s'était révélé décevant: le choix ayant été fait (respect du dièdre, ou plutôt de son absence) avait empêché tout vol qualificatif. Bref, le Farman a été choisi à la place de modèles plus prestigieux aux yeux du constructeur (Spad, Nieuport, Morane) mais soit trop peu documentés, soit jugés trop délicats à régler. La possibilité de prendre de nombreuses photos au Musée de l'Air a été déterminante.



Un peu d'histoire

Le Farman F-451 monoplace fit son premier vol le 29/09/1936. Il eut un succès relatif (une quarantaine ont été construits) qui incita Farman à en extrapoler un biplace. La corde d'aile fut conservée, et les nervures légèrement écartées. Le nouveau fuselage, biplace côté-à-côté, comportait des moignons d'aile qui augmentaient encore l'envergure, passant ainsi de 8,07 m à 9,72

m. Le moteur était un Mengin de 35 ch (25 pour le monoplace). il était baptisé "Super Moustique" ou "Moustique III" (il portait encore ce nom dans les réserves du Musée de l'Air). La date exacte du premier vol n'est pas connue (1936), et à part qu'il n'a pas connu la série, l'histoire de ce prototype reste mystérieuse. On le retrouve dans les réserves du MAE portant un moteur Praga, où Alain Parmentier prit dans les années 80 un passionnante série de photos.

La maquette

L'avion étant assez simple, il fallait en respecter la structure le plus possible. L'aile est construite d'une seule pièce, ce qui simplifie grandement le travail. Les baguettes de bord d'attaque d'ailerons sont posées après finition totale et les ailerons ne sont séparés qu'au dernier moment. Les charnières sont en plastique.

Il vaut mieux ne construire le dessus du fuselage qu'après la pose de l'aile entièrement terminée (sauf peinture). J'avais choisi de glisser l'aile dans une fente préparée, mais c'est plus délicat.

La caractéristique la plus remarquable du F 455 est la tôle qui relie le bord du cockpit à la nervure marginale du moignon d'aile. On peut utiliser un bloc de balsa, mais j'ai utilisé du mastic Polyfilla léger, dont on peut retravailler la forme en le frottant simplement avec le doigt mouillé. A soigner d'après les photos car une fois peint, les défauts sont très visibles.

Il y a une foule de renforts extérieurs (nez, train) que l'on peut réaliser en bristol. Le moteur est bien visible, et assez gros dans cette taille. Il faut donc lui apporter toute l'attention possible. Le Praga possède un carter d'une forme bien particulière, avec des pleins et des déliés qu'il faut bien respecter. J'ai quand même négligé le moulage "Praga" sur les cache-culbuteurs! Avis aux amateurs. Il a bien fallu négliger aussi les nombreuses canalisations qui relient le dessous du