Henri Yonnet

le jules verne avion corsaire

éditions
france
empire

176

LE «JULES VERNE», AVION CORSAIRE

8° Lh 13
5
B

92
56

HENRI YONNET - YVES LATY

LE «JULES VERNE», AVION CORSAIRE

430

EDITIONS FRANCE-EMPIRE
68, Rue Jean-Jacques-Rousseau, 75001 Paris

DL-03-10-1983-26930

Vous intéresse-t-il d'être tenu au courant des livres publiés par l'éditeur de cet ouvrage ? Envoyez simplement votre carte de visite aux

EDITIONS FRANCE-EMPIRE

Service « Vient de paraître »
68, rue J.-J.-Rousseau, 75001 Paris,

et vous recevrez, régulièrement et sans engagement de votre part, nos bulletins d'information qui présentent nos différentes collections, que vous trouverez chez votre libraire.

© Editions France-Empire, 1983

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous les pays.

IMPRIMÉ EN FRANCE

A la mémoire

du Capitaine de Frégate Henri DAILLIERE
qui fut l'ame du « Jules Verne »,

Et a mes camarades de l'équipage :
Lieutenant de Vaisseau COMET,
Maitre radio SCOUR,
Maitre mécanicien CORNEILLET,
Second Maitre bombardier DESCHAMPS.

H. Yonnet.

EN LISANT YVES LATY
Le Jules Verne, avion corsaire

Les filles du commandant Daillière ont appris que leur père était un héros.

En les renseignant sur ce point, Henri Yonnet et Yves Laty ont fait mieux que combler une lacune historique : ils ont atteint le dernier objectif du *Jules Verne.*

Rien pourtant ne les prédisposait à une rencontre. Il est vrai que Yonnet venait tout droit de « l'Aéronavale » et que dans la famille Laty on est marin de père en fils depuis 1735. Ils étaient donc faits pour se comprendre...

D'autant mieux que si l'un avait couru de terribles aventures, l'autre avait mangé de « la vache enragée ». Tour à tour étudiant aux Beaux Arts et juriste, il a été peintre d'enseignes, décorateur sur céramique, décorateur ensemblier, professeur de français et d'anglais et, enfin, journaliste...

C'est à cet ami que je dois l'édition et la réédition du *Jules Verne, avion corsaire.*

Il nous a quitté trop tôt, trop brutalement, à la fin de l'année 1981.

Je souhaite qu'un hommage lui soit largement rendu dans la réédition de SON œuvre.

Henri YONNET.

AVANT-PROPOS

L'aérodrome, plat et vide, se noie dans le crépuscule de l'automne. Mon ami Yonnet achève la lecture de son récit, lève la tête et dit :

— Ça va...

J'ai mis deux ans à arracher son consentement. Il ne voulait pas publier ces souvenirs des jours glorieux. Il ne se croyait pas qualifié pour le faire, et j'ai eu beaucoup de mal à le persuader que les Français avaient le droit de connaître cette page extraordinaire de l'Histoire de nos Ailes.

Il se demandait ce qu'en eût pensé le commandant Daillière et s'il l'eût approuvé. Mais le commandant est mort glorieusement, et c'est à lui, le pilote, celui qui mena le Jules *tout au long de 17 missions de guerre, 152 heures de vol de sa carrière de corsaire, que revenait cette dernière mission : raconter son épopée.*

Il aurait voulu que son nom ne paraisse même pas, mais je n'ai fait que transcrire scrupuleusement ses souvenirs sans y changer un seul mot.

Devant lui, il n'avait pour documents qu'une poignée de photographies et ce carnet de vol, dont la couverture jaune commence à s'user, sur lequel s'inscrivent sans

commentaire des dates, des heures et les noms des villes : Anvers, Berlin, Flessingue, Rome, Livourne, sur lesquelles plane encore l'ombre du grand oiseau victorieux.

Yves LATY,
Aérodrome d'Annecy-Meythet,
Octobre 1954.

PREMIERE PARTIE

L'AGE INGRAT

CHAPITRE PREMIER

Le commandant Daillière était un guerrier.

Par contre, le *Jules* ne l'était pas.

Et, pourtant, l'un et l'autre écrivirent dans le ciel d'Europe l'une des plus étonnantes et des plus glorieuses épopées des Ailes françaises, juste avant que la défaite de 1940 les contraignît, l'un comme l'autre, à déposer leurs armes et qu'ils en soient morts avant d'avoir été vaincus.

***

Ne dépendre que de soi, décider à son gré, à son heure, du lieu et de la tactique d'un combat, choisir son navire, son équipage, ses manœuvres, n'attendre pas de quartier ni de protection, frapper loyalement, puis s'enfuir vers sa base dans la griserie de la victoire en déjouant les poursuites, être soldat et non pirate... être corsaire, c'est cela.

Et c'est ainsi que le furent le capitaine de frégate Henri Daillière, son équipage de l'Aéronavale et son vaisseau de l'air, le *Jules Verne,* premier avion corsaire de l'Histoire.

J'ai eu l'honneur d'être l'un de ces corsaires et de servir comme pilote du *Jules* sous les ordres du grand chef que fut le commandant Daillière.

Puisque l'Histoire n'a pas encore rendu justice à ses hauts faits et que le *Jules Verne,* à qui la guerre a enlevé la chance de devenir célèbre par ses records, a partagé cet oubli des missions désespérées, héroïques et glorieuses des derniers jours de ce printemps 1940, je lui apporte la contribution de mes souvenirs à la place d'autres, mieux qualifiés sans doute, qui se sont tus.

Sans les circonstances exceptionnelles qui ont fait de l'histoire du *Jules* un invraisemblable roman, Daillière eût de toute manière atteint les sommets du courage et de l'héroïsme.

Sans ces circonstances, le *Jules Verne,* quadrimoteur Farman transatlantique, l'avion le plus moderne du monde en 1939, eût certainement établi de nouveaux records français et participé à la première ligne commerciale sur l'Atlantique Nord, entrant à ce titre dans la gloire.

Ce ne fut pas un hasard qui les réunit.

Il était normal que ces deux êtres hors mesure se rencontrassent pour se compléter. A chef incomparable, il fallait une machine incomparable.

Avec ses deux frères Farman 2234, le *Jules Verne,* le *Camille Flammarion* et le *Le Verrier* étaient l'aboutissement de toute la technique aéronautique française, qui se devait d'être la première.

Il y avait sur l'Atlantique Nord une revanche à prendre : celle de Nungesser et Coli, et une voie à suivre : celle de Coste et Bellonte.

***

Lorsque j'ai connu le *Jules,* pour la première fois, Daillière l'avait déjà mené au feu, l'avait aguerri, armé, formé à son image, marqué de son sceau.

A ce moment où les missions se succédaient à une folle

cadence, il n'était pas question d'autre chose que piloter, manger et dormir.

Des trois activités, piloter était encore la plus facile.

Mais j'ai toujours ressenti le besoin, jamais satisfait, de connaître tout à fait l'histoire de cette machine devenue au cours des heures angoissantes un être vivant, auquel chaque mission ajoutait un peu d'amitié.

C'est maintenant, quinze ans après, à travers les histoires et les livres (1), que je peux suivre sa genèse, depuis les premiers avions de cette célèbre famille Farman. Et, un peu comme si j'avais perdu un enfant adoptif, j'ai voulu rencontrer ses parents pour mieux imaginer sa jeunesse. Je suis allé en ce haut lieu de l'Aviation qu'est le terrain de Toussus-le-Noble, où le *Jules* accomplit un beau jour d'avril 1940 son premier vol, avec pour pilote le « Père Tranquille » des pilotes d'essais : Lucien Coupet, si sûr, si calme, si bon, que tous ceux qui le connaissent l'ont toujours appelé « le Père Coupet ».

Travaillant dès les premières heures avec Farman, il fut comme les autres un « bon à tout faire », acquérant à force de travail et d'observation sa science de mécano et de pilote, profitant comme tout le monde des erreurs et des coups de chance des copains.

Vivant pour ce terrain, dans cette ambiance d'enthousiasme, de curiosité passionnée et d'amicale émulation qui dévorait les heures, les jours et les nuits, il s'installa tout auprès, et c'est là qu'il vient de prendre une retraite paisible et discrète dans le bourdonnement doux des avions de passage.

Je l'ai retrouvé merveilleusement le même qu'il y a quinze ans, le jour où il me confia sur le terrain d'Orly ce *Jules Verne* qu'il avait en quelque sorte mis au monde.

Toujours bourru, cachant son impénitente sensibilité

---

(1) *Route de Ciel* : Codos. — *Histoire de l'Aviation* : René Chambe.

derrière la brusquerie du ton, toujours aussi trapu et cordial, avec ses yeux vifs et son visage puissant, il m'a dit toute l'histoire de cette famille des avions Farman.

Et j'ai compris.

Daillière, sans un appareil comme le *Jules,* n'aurait pu réussir les missions ahurissantes qu'il a menées à bien.

C'est pourquoi il le choisit, comme ces capitaines corsaires choisissaient leurs vaisseaux, armant des navires marchands pour aller à la guerre lorsqu'ils trouvaient dans une carène élancée, une voilure harmonieuse, cette inexplicable harmonie qu'on appelle la « race ».

Le *Jules* n'aurait pas été cette machine exceptionnelle s'il n'avait été le dernier chef-d'œuvre préparé par une cohorte d'appareils fameux qui jalonnent l'histoire de l'Aviation.

Un immense oiseau plein de grâce et de puissance — si parfaitement profilé qu'un photographe l'avait déjà encadré, avant même qu'il ait quitté le sol, d'une Tour Eiffel et d'une statue de la Liberté pour ses cartes postales sans que cela ait gâté sa pure silhouette — l'avion le plus puissant, au plus long rayon d'action, au plus grand coefficient de sécurité, voilà ce qu'était le *Jules Verne.*

Il dérivait d'une longue suite d'ancêtres, dont il gardait un air de famille, cette « gueule Farman » difficile à définir et qui n'a jamais trompé un homme de métier.

Il écrivit dans le ciel d'Europe la dernière page d'histoire de sa lignée, paraphant de gloire et d'honneur la liste des triomphes de l'une des plus anciennes et des plus glorieuses maisons qui ont fondé dans le monde la plus grande révolution mécanique des temps modernes : l'Aviation.

CHAPITRE II

Le *Jules Verne* avait un père spirituel : Farman.

Son nom a l'initiale de la France. De la France, il a le sens de la mesure, le don d'intuition, l'invention, le courage, la volonté et le panache.

Sportif, il se tourne vers l'aviation qui naît. Il enfourche le morceau de bois qui sert de siège aux premiers avions Voisin et en janvier 1908, il y a quarante-huit ans, essaye de comprendre pourquoi les avions volent.

A Issy-les-Moulineaux, il fait les petits bonds ridicules et grisants qu'ont déjà faits d'autres avant lui. Mais son appareil ne décolle pas vraiment.

On ne sait comment diriger ce monstre capricieux à qui on a eu tant de mal à faire quitter le sol. On tire le plus possible sur le « manche » pour faire cabrer le « piège » au maximum et, si le moteur et le vent le veulent bien, l'ensemble se soulève pour aller retomber plus ou moins loin.

Un jour, Farman s'exaspère.

Dans un mouvement de rage, il pousse sur le manche comme pour le jeter plus loin... et l'avion décolle en souplesse, puis obéit aux commandes. Farman a compris et, le 13 janvier 1908, il réussit le premier vol d'un kilomètre en circuit fermé, faisant d'un assemblage mécanique une machine docile.

A partir de cet instant, le nom de Farman sera constamment présent chaque fois qu'il s'agira d'aviation.

Le 28 mars de la même année, il monte dans l'appareil de Delagrange, étant ainsi le premier passager aérien du monde.

Le 30 octobre, parti du camp de Châlons, il se pose à Reims, 27 kilomètres plus loin, réalisant la première liaison de ville à ville.

L'année suivante, le 22 août, il remporte le Grand Prix de Champagne au meeting aérien de Reims avec 180 kilomètres de vol ininterrompu.

Le 3 novembre, il remporte la Coupe Michelin avec 230 kilomètres de distance.

Pilote, il est aussi inventeur et très vite constructeur.

Cet artiste n'est pas un ingénieur, et l'on chuchote autour de lui une belle légende qui le rend plus cher aux yeux de ses collaborateurs : ce génie ne saurait pas faire une division.

En 1910, la Marine, qui a été à l'honneur dans l'histoire du plus lourd que l'air, puisque ce sont deux marins, les frères du Temple, qui ont songé à mettre des roues aux planeurs en 1857, puisque c'est un marin, le capitaine Le Bris, qui s'est envolé en planeur grâce à une charrette à cheval au même moment, et qu'Alphonse Penaud, fils d'amiral, a imaginé une foule de modèles réduits d'avions, hélicoptères et hydravions bien avant Clément Ader, la Marine s'émeut et envoie des officiers dans les écoles de pilotage.

En avril 1910, Louis Paulhan relie Londres à Manchester, soit 294 kms, en 4 heures et 12 minutes. En juin, Martinet, sur avion Farman, relie Angers à Saumur.

L'Armée s'intéresse à l'Aviation et le ministre de la Guerre, le général Brun, accompagné du général Roques, directeur de l'Aéronautique, prennent leur baptême de l'air sur Farman.

Le 9 juin de cette année, sur Farman, le lieutenant A. Fequant réalise la première reconnaissance aérienne avec photographies.

Le 10 août, il emmène en reconnaissance sur la frontière le général Maunoury et, aux manœuvres de septembre, les biplans Farman font définitivement la preuve du rôle primordial que la nouvelle arme jouera en cas de conflit.

Les avions Henri et Maurice Farman glanent les honneurs.

Le 7 mars 1911, Renaux et Senouque s'envolent de Paris sur un Farman et se posent au sommet du Puy de Dôme grâce à une acrobatie incroyable.

Cette même année, Fourny, sur avion Farman, établit le record de durée avec 11 h 1 mn 29 s 1/5e.

Et le 10 juillet 1911, la Marine française achète son premier avion : un biplan Farman.

Au meeting de Monaco, en 1912, les hydravions à flotteurs de Maurice et Henri Farman remportent les deux premières places.

Le 20 mars de la même année, l'Aéronautique maritime est créée. Elle deviendra l'Aéronavale. Un de ses premiers gestes est de transformer un mois après son avion Farman en hydravion.

Décidément, l'Aéronavale et Farman viennent de conclure une alliance qui s'épanouira vingt-huit ans plus tard, lorsque le *Jules* portera la cocarde tricolore frappée de l'ancre de marine.

***

Que sont ces merveilleux appareils qui font retentir notre renommée aux quatre coins du monde grâce à leurs exploits ? De précaires assemblages de bois et de toile, de fils d'acier et de cornières, portant des moteurs capricieux, à qui des pilotes et des mécaniciens hors ligne par-

viennent à donner vie, après des essais innombrables et épuisants.

Farman, sur son terrain de Toussus-le-Noble, où il a installé ses constructions, sait tout voir par lui-même. Il « sent », il « pige » d'un coup d'œil ce qui ne va pas.

Il est adoré de ses aides, qui ont compris son génie. Il a l'intuition et l'entêtement lucide qui font les créateurs.

Lorsqu'il voit aux essais de rupture un appareil résister à une charge supérieure à la juste limite de sécurité, il s'emporte :

— Je veux que mon appareil casse à la limite imposée.

Il fait enlever les mâts trop épais et les remplace par des baguettes minces d'un demi-centimètre. Au fur et à mesure qu'elles « flambent », puis cassent, il y fait coller de nouvelles lames. Au gramme près, il arrête le renforcement lorsque le tout résiste à la pression.

Il calcule au gramme près ses roues et les pneus que l'on fabrique à son usine comme toutes les pièces de ses avions.

On lui demande un jour s'il ne craint pas que ses roues minces cèdent sous un choc, il répond :

— Elles sont calculées pour l'avion qu'elles portent. Si l'avion casse, voulez-vous me dire à quoi me serviront les roues ?

Il sait explorer toutes les solutions valables.

En son absence, une autre fois, une pyramide de support de moteur vient à flancher. On la change pour une tôle plus épaisse. Aux essais, elle casse tout autant. On double l'épaisseur avec le même résultat.

Farman arrive. Il s'informe, regarde la pièce, puis ordonne :

— Mettez une tôle de moitié plus mince que la première. Elle tiendra.

Et la tôle, mince et souple, résiste aux vibrations.

Les Farman de 1912, si célèbres, si estimés, modèles considérés comme l'extrême pointe du progrès, sont tout de même d'étranges oiseaux.

Imaginez un cerf-volant en train de filer son propre cocon entre ses ailes carrées, portant sous lui quatre petites roues de bicyclette assemblées deux à deux comme un landau d'enfant.

Deux vastes ailes minces et carrées, au bout desquelles pendent au repos les ailerons de gauchissement.

Au milieu du plan inférieur, un moteur surmonté d'un réservoir cylindrique, entraînant une hélice à deux pales soufflant l'air en arrière du bord de fuite.

En avant du moteur, deux sièges de jardin auxquels on a coupé les pieds, l'un derrière l'autre, attendent le pilote et le passager qui jouissent ainsi d'une aération et d'une visibilité parfaites... même entre leurs jambes écartées.

Et pourtant, ça marche, comme eût dit Galilée...

Cela marche si bien qu'en mars 1912 cela s'en va en Afrique faire une reconnaissance Biskra-Touggourt et aux environs, permettant à de Lafargue et Reimbert de passer aux yeux des nomades du Sud algérien pour des djinns surnaturels et de leur inspirer un salutaire respect pour la France.

C'est d'ailleurs un Farman qui a créé l'année précédente la première base en Afrique Occidentale, à N'Bambey du Sénégal.

En février 1913, quatre Farman réussissent le raid Biskra-Tunis et un autre appareil remporte à Monaco le 1er Prix International du Sporting-Club.

Les avions Farman sont célèbres. De nombreux pays étrangers en équipent leurs embryons d'aviations militaires. On en trouve en Autriche, en Russie, en Angleterre, en Espagne, en Belgique, en Amérique du Sud et jusqu'au Japon.

Les courses succèdent aux courses, dans le grand enthousiasme de l'aviation naissante. Farman est partout présent. Au rallye de Monaco, en avril 1914, deux Farman sont parmi les huit appareils classés, tous français.

Noblesse oblige et, chez Farman, on essaie une dizaine de prototypes par an. Toutes les idées y passent et les pilotes d'essais vivent dans un climat exaltant, car rien ne leur dit à l'avance ce qui risque de se passer.

Sur le terrain, c'est toujours une angoisse lorsque l'un d'eux s'élance pour le premier bond. Il a suivi à l'atelier la construction de l'appareil, mais il doit encore sentir en l'air ses réactions personnelles, tenter telle et telle manœuvre, noter les incidents dans sa mémoire, les interpréter ensuite avec les ingénieurs au sol et Farman, toujours exigeant, lucide, pétri d'énergie et de volonté.

Il n'admet pas de rester sur un échec, allant jusqu'au bout et y faisant aller les autres.

Un jour qu'un avion ne veut pas décoller, il le fait alléger au maximum et, comme il s'entête toujours à rester au sol, il n'hésite pas. S'adressant au pilote consterné, il commande :

— Ça ne décolle pas ?... Eh bien ! enlevez vos chaussures !

Et comme l'essai reste sans résultat :

— Enlevez votre veste !

Enfin, avec un pilote en chaussettes et en manches de chemise, l'appareil s'enleva.

On imagine qu'avec un pareil chef on peut tout réussir.

Quand la guerre de 1914 éclate, les avions Farman équipent des escadrilles de bombardement et le capitaine Happe se distingue à leur bord, dans une spécialité vraiment peu ordinaire.

Ces appareils aux ailes minces et vastes, qui les font

ressembler en l'air avec leur corps ventru et court à des papillons de vers à soie, n'offrent au bombardier que quelques obus posés à son côté.

On descend très bas, assez bas pour voir où jeter ses « crottes », et on balance tout par-dessus bord, en souhaitant que les fantassins d'en bas tirent assez mal. Ils sont dangereux, car les fusils portent plus loin que l'altitude à laquelle rampent les Farman.

Vingt-cinq ans plus tard, il en sera de même pour le Farman *Jules Verne,* mais pour d'autres raisons.

Et puis, on songe à mettre des ailettes aux bombes et l'on attache celles-ci sous la carlingue par des griffes et des câbles... tout comme celles du *Jules.*

Enfin, on imagine des viseurs comme celui que me montre aujourd'hui le Père Coupet et qu'il a en ce temps bricolé lui-même.

Un curieux assemblage de cercles de fer formant suspension à la cardan et là-dessus un collimateur de 75, avec une vis à mollette pour la correction-vitesse. C'est le triomphe du système D et du génie inventif, à défaut de la précision.

Et de mission en mission, les Farman se couvrent de gloire.

A la fin de la guerre, Farman a mis au point un avion remarquable : le Goliath. Mais il n'a pas le temps de servir vraiment aux opérations, la victoire arrive et l'Armée n'achète pas le brevet.

C'est une chance pour l'usine, qui va pouvoir en fabriquer d'innombrables exemplaires en version civile, après en avoir vendu quelques escadrilles à l'Armée et la Marine.

Ces Goliath, biplans bimoteurs, ont déjà quelque ressemblance avec le *Jules,* mais ils feront une longue carrière avant de céder la place à leurs enfants.

CHAPITRE III

Le Goliath est un magnifique appareil de combat, vite transformé en avion commercial pour passagers.

Le corps carré, le nez cylindrique, de vastes baies rectangulaires s'ouvrant sur l'avant et sur les côtés lui assurent une visibilité et des dégagements qu'envieraient bien des wagons de chemin de fer.

Deux grandes ailes de 28 mètres d'envergure aux bouts carrés, — ces bout carrés chers à Farman, dont on se moque tant et auxquels on est revenu depuis pour les vitesses supersoniques, — 14 mètres de long, 5 mètres de haut, en font une machine imposante, mais de proportions harmonieuses et rassurantes.

Deux moteurs placés sur le plan intérieur lui assurent une grande sécurité, comme le démontreront des incidents de vol.

On a décoré la cabine au goût du jour, de motifs entrelacés et de rinceaux en cimaise.

Des fauteuils d'osier sont alignés le long de la vaste cabine pour recevoir 12 passagers.

Car il ne s'agit plus de bombardements ou de records.

La guerre est finie et la grande course pour les lignes commerciales aériennes a commencé.

Farman a fondé sa compagnie de transports aériens Paris-Londres. Lucien Bossoutrot réalise, le 8 février 1919,

la première liaison Le Bourget-Croydon avec 11 passagers.

Cinq jours plus tard, il fait la seconde liaison Paris-Bruxelles avec 13 passagers.

La ligne Paris-Londres fonctionne dans le grand enthousiasme de la foule et de nos amis d'outre-Manche.

Le 11 août de cette année, un Goliath s'élance pour une extraordinaire tentative. Les Français sont toujours aussi audacieux et en tête des conquêtes les plus insensées : une ligne doit un jour exister entre la France et l'Afrique, voire jusqu'en Amérique du Sud, concrétisant notre expansion culturelle.

C'est aux Français qu'il revient d'essayer les premiers et, ce jour-là, à minuit, un Goliath décolle de son terrain de Toussus-le-Noble, avec Bossoutrot au poste de pilotage, ayant comme copilote Lucien Coupet et emmenant trois mécaniciens et trois officiers comme passagers.

Ils visent Dakar, tout là-bas, au bord de l'Océan, à la pointe de cette Afrique française d'où partiront tant d'autres appareils, tant d'autres pilotes.

Ils atterrissent sans escale à Casablanca, à six heures et demi du soir, et s'y reposent jusqu'au 14, où ils décollent pour Mogador. Ils en repartent le lendemain pour Dakar, comptant survoler de nuit la Mauritanie... et ils se perdent.

Personne n'en a plus de nouvelles pendant près de deux semaines et le monde entier les croit disparus.

Le 31, ils arrivent pourtant à Saint-Louis-du-Sénégal, amenés par un chef indigène dont les hommes ont par bonheur retrouvé les aviateurs mourant de fatigue, de soif et de faim depuis cinq jours.

Une hélice s'étant détachée, Bossoutrot avait pu poser l'appareil sur la plage en bordure de l'Océan, montrant à la fois ses qualités de pilote et celles du Goliath.

Mais un essai malheureux n'interrompt pas l'essor des Goliath, qui continuent leur boulot un peu partout.

Le grand Codos va pendant un mois, en janvier-février 1926, démontrer la possibilité d'un service de nuit régulier sur Paris-Londres, au prix de mille dangers inconnus des passagers, portant la renommée française à son pinacle grâce à une science diabolique du pilotage.

En septembre 1926, il charge son Goliath de 21 passagers en ajoutant des strapontins un peu partout, et remporte le très difficile rallye d'Auvergne, sur lequel converge l'attention du monde aéronautique.

Le 5 mai 1927, un autre Goliath, ayant à bord Saint-Roman comme pilote, accompagné de Mounayres et Petit, décolle de Saint-Louis-du-Sénégal pour essayer de rejoindre Pernambouc, en traversant l'Atlantique sud sans escale.

Il disparaîtra en mer, mais aura eu le mérite de la première tentative.

Un autre Farman réussira...

***

Pendant que, dans les bureaux des usines, les ingénieurs commencent dans la fièvre à dessiner et calculer les prochains modèles, les petits avions Farman continuent à sillonner le monde.

Sur le Farman *Titan 190,* monoplan de grand tourisme, Goulette et Bailly rejoignent Paris à Madagascar, en 1929. Deux ans après, Destailleur-Chantereine fait le Tour d'Afrique, soit 35 000 kilomètres, et le comte et la comtesse de Sibour, avec le mécanicien Damet, relient Paris à Pékin en moins de 11 jours.

Léna Berstein accomplit ses tentatives de raids, elle aussi, sur monoplan Farman.

Les voyages s'allongent, les modèles d'aviation légère