

Farman F.60 "Goliath"



Dessiné par Joseph de Joux

Gravé en taille-douce
par Claude Jumelet

Format horizontal 48 × 27
(dentelé 13)

25 timbres à la feuille

Vente anticipée le 3 mars 1984
à Toulouse (Haute-Garonne)

Vente générale le 5 mars 1984

Dès l'armistice, les frères Farman modifièrent leur bombardier F. 50, dont le prototype effectuait ses premiers essais dans les derniers mois de 1918, en "aérobuse" F. 60. Sa destinée est devenue civile dès 1919 et, comme appareil de transport, il a connu une extraordinaire carrière. Ce biplan géant pour son époque reçut le nom de "Goliath".

Sa construction : bois et toiles, est celle d'une cellule biplane à ailes égales au fuselage quadrangulaire central.

Le poste de pilotage, à deux places, surélevé et à l'air libre, est disposé immédiatement en avant des ailes. La cabine des passagers, extrêmement spacieuse, permet d'y loger douze personnes, dans un compartiment avant de quatre places et un compartiment arrière de huit places.

Ses ailes d'une envergure de 28 m pour une profondeur de 3,065 m comportent chacune six mâts haubanés. Longueur de l'appareil 15,10 m, hauteur totale 4,91 m, écartement des plans 2,80 m.

L'avion classique des années 20 était équipé de deux moteurs Salmson 260 cv, type C.M.9. à refroidissement

par eau, disposés dans deux fuseaux situés de part et d'autre de la cellule. En vol, le mécanicien quittait parfois le poste et marchait sur l'aile pour aller réparer un moteur.

D'un poids de 2700 kg pour une charge utile de 2450 kg, le Goliath atteignait la vitesse de 130 km/h avec un rayon d'action de 750 km.

L'"aérobuse" Farman prit son vol le 8 février 1919 de l'aérodrome de Toussus-le-Noble pour effectuer son premier voyage Paris-Londres et retour. En plus du pilote Bossoutrot, l'appareil transportait onze militaires. L'aller fut réalisé en 2 h 30 et le retour en 3 heures. Le 12 février, l'appareil prenait l'air pour Bruxelles qu'il atteignit après 2 h 10 de vol, avec dix sept passagers.

La carrière du prototype n'était cependant pas terminée. Bossoutrot et Coupet tentèrent avec six personnes un voyage de Paris à Dakar. Partis de Toussus le 11 août 1919, la première étape du raid devait les conduire à Casablanca : 1 872 km en 18 h 23 qui leur fit attribuer le record mondial de distance en ligne droite.

Ces succès rendirent la direction de la firme très optimiste et, dès lors, commencèrent les voyages réguliers entre Paris et Bruxelles, puis Amsterdam en 1921 et Berlin en 1927. La ligne Farman était née. Elle prit en 1922 le nom de Société Générale de Transport Aérien.

En 1923 Farman utilisait dix appareils sur ses lignes tandis que les Grands Express et les Messageries Aériennes qui deviennent "Air Union" exploitèrent le "Goliath" sur Londres et Bruxelles avec respectivement douze et seize appareils.

Bien d'autres compagnies françaises et étrangères, adoptèrent cet avion. De 1919 à 1933 au moins cinquante sept "Goliath" de différents types selon les moteurs furent utilisés par l'aviation civile.