

VOLER DE SES PROPRES AILES

(Histoire d'une passion)

On a vu à plusieurs reprises, au fil de ces colonnes, de braves jeunes gens volontaires, issus des confins arverno-limousins, se mettre en route pour d'autres provinces, d'autres pays et parfois d'autres continents. Né le plus souvent de la nécessité de se soustraire à la pauvreté pour soulager d'abord, puis aider les siens, ce tropisme séculaire a conduit Limousins et Auvergnats de toutes origines jusqu'aux confins du monde. Chez certains, ce goût inné du dépaysement et de l'aventure a pris d'autres formes consistant à explorer de nouvelles dimensions de la planète. C'est ainsi qu'un jeune châtelain de la région de Pleaux que rien ne prédisposait à ce destin, allait découvrir, en autodidacte, le monde exaltant de l'espace aérien auquel il allait consacrer toute son existence, en France puis en Amérique en le faisant bénéficier de maintes découvertes originales que son esprit à la fois pratique et imaginaire n'a cessé d'inventer au fil de ses expériences.

Origines d'une vocation

Né le 30 janvier 1925, Jean de la Farge appartient à un lignage aristocratique aux racines auvergnates²⁴, bourguignonnes et franc-comtoises. Du côté paternel, la famille, anoblée depuis le fait d'armes de Pierre de la Farge, major des armées du Roi, à la bataille de



Blason de la famille de la Farge

Malplaquet (1709), a ses racines au château de La Pierre dans la région de Salers. Héritier d'un lointain cousin²⁵, Henri l'aïeul de Jean, chatelain de de Letz en Basse - Auvergne s'établit au château de Burc à Barriac-les-Bosquets dans le canton de Pleaux. Du côté maternel, la mère de Jean de la Farge, Claude Marie Thérèse de la Lombardière de Canson²⁶ était la fille d'Etienne de Barou de la Lombardière de Canson et d'Alphonsine Marie Sophie Albertine Guigue de Champvans. Le grand-père maternel de Claude, le baron Chrysostome de Guigue de Champvans, préfet du département de l'Ain puis du Gard avant d'être représentant du peuple à l'Assemblée nationale Constituante de

1848, était un parent et ami très proche de Lamartine dont il fut un temps le secrétaire particulier. Son grand-père paternel, Barthélémy Barou de la Lombardière de Canson (1774-1859) était le gendre d'Etienne de Mongolfier, propriétaire de la manufacture de papier du

²⁴ La famille de la Farge était originaire du village du Parieu dans la paroisse de Drugeac.

²⁵ Charles Bardet de Burc

²⁶ Claude de la Lombardière de Canson, la mère de Jean, avait reçu une éducation particulièrement soignée; élevée en Suisse, elle était polyglotte, férue de littérature et musicienne (premier prix de violon du conservatoire de Zürich).

même nom qui prendra ensuite le nom de Canson. Ascendance prestigieuse donc, au croisement de l'art et de la technique (les Montgolfier) qui furent, sa vie durant, les deux passions de Jean de la Farge ... Passions - soit dit en passant – qui ne sont pas étrangères au monde si particulier des inventeurs d'engins volants comme l'a brillamment illustré en son



Château de Burc (à Barriac-les-Bosquets, Canton de Pleaux)

temps le grand Léonard de Vinci.

Jean de la Farge passa sa jeunesse au château familial de Burc, partageant les plaisirs et les jeux d'un jeune hobereau campagnard avec son jeune frère cadet Guy. Alors qu'il terminait ses études secondaires au collège voisin de Bort-les-Orgues en Corrèze, la guerre s'invita jusque dans ces contrées écartées et le jeune Jean s'engagea dans la résistance en 1943 où il participa à de nombreuses missions de réception d'armes, de sabotage et de harcèlement des troupes d'occupation allemandes.

Rendu à la vie civile, Jean de la Farge va renouer avec une passion de jeunesse qui l'avait conduit à participer à des concours de modèles réduits de planeur de deux mètres d'envergure en vol libre, catégorie dans laquelle il devint même champion d'Auvergne. Mais la véritable ambition du jeune modéliste était de voler sur une machine construite de ses mains, ce à quoi semblait le destiner son extraordinaire habileté manuelle. Or, à la même époque, un autre passionné d'aviation « artisanale » ultra légère, Henri Mignet, avait révolutionné le monde aéronautique en mettant au point un modèle d'avion monoplace, bon marché, facile à construire, économe en carburant et aisément transportable grâce à des ailes repliables. Cet appareil, connu au fil de ses perfectionnements successifs, sous les noms de code de HM 280, HM 290 puis HM 293 fut surnommé le « Pou du Ciel ».

Premier vol

En 1946, ayant obtenu les plans de l'appareil, acheté les matériaux pour la voilure et l'habitacle ainsi qu'un moteur René Poinard d'occasion (deux cylindres opposés, quatre temps, 1500 cm³, refroidissement par air), Jean de la Farge se met courageusement à l'ouvrage. Après avoir travaillé sans relâche pendant deux mois pour monter le tout et l'équiper d'une hélice en bois de sa fabrication, le petit avion est enfin prêt à prendre l'air. Les premiers essais de moteur et de roulage se font dans un pré derrière le château familial mais l'aviateur en herbe n'ose pas encore faire décoller son appareil sur un espace aussi réduit. Il



Jean de la Farge et le pou du ciel entre Ally et Drignac (Cantal)

se rend donc à Aurillac le chef-lieu du département pour répéter ses essais sur l'aérodrome local. Le jour dit, après quelques hoquets et quelques sautilllements, le petit moteur Poinard donne toute sa puissance et, avec beaucoup d'émotion, Jean soulève sa machine et, laissant derrière lui la piste de terre pour la première fois, effectue sereinement

quelques évolutions avant d'atterrir dans les règles de l'art. L'instructeur court alors vers lui pour le féliciter d'une phrase qui restera à jamais gravée dans sa mémoire... : « Vous avez atterri comme un vieux briscard ! ». Il effectue encore plusieurs autres vols de plus en plus éloignés de la piste, puis il retourne par la voie des airs au château familial de Burc.

Jean de la Farge acquiert rapidement une maîtrise parfaite de sa machine, à tel point qu'il entreprend plusieurs voyages à Paris ce qui représente un vol de 450 km au total dont 150 km au-dessus de montagnes culminant entre 900 m et 1500 m d'altitude qui lui réservent parfois certaines surprises comme des orages ou des chutes de neige imprévues.

Mais son allant, son courage et son habileté triomphent de tous les obstacles. Son rayon d'action s'étend rapidement bien au-delà de la capitale puisqu'il se lance dans des expéditions de plus en plus lointaines, le conduisant dans toutes les régions de France et jusqu'en Belgique et en Suisse où il va rendre visite à des parents ou à des amis, surpris de le voir arriver en tel équipage ! Il va aussi retrouver aux quatre coins de l'hexagone d'autres passionnés d'aviation ultra légère comme lui, pour échanger plans, intuitions et expériences dans une discipline qui s'invente tous les jours. C'est ainsi qu'il se fait rapidement connaître dans ce milieu alors assez fermé et certains constructeurs amateurs n'hésitent pas à faire appel à lui pour apporter la dernière main à leur machine.

Tribulations militaires

C'est alors qu'il reçoit un appel du colonel Eon²⁷ pour remplacer Henri Mignet dans la mise au point d'un programme de formation à l'aviation légère sur le modèle H280 (dit « pou maquis ») des troupes spéciales formées à partir des ex - agents du BCRA²⁸ de Londres. A cette fin, le colonel Eon ouvre plusieurs centres d'entraînement destinés à combler les lacunes de la formation militaire des agents en question, et notamment les centres



Jean de la Farge et le colonel Eon

de Pezou dans le Loir-et-Cher et de Beynes dans les Yvelines. Sur 1500 parachutistes du BCRA survivants à la fin des hostilités, 700 furent considérés comme opérationnels pour les nouvelles missions qu'on leur réservait. Au camp de Frileuse, les anciens parachutistes recevaient une formation de trois mois pour être brevetés chef de section d'infanterie aéroportée. Pendant cet entraînement très pointu, des exercices d'atterrissage et de



Jean de la Farge lors des entraînements au camp de Frileuse

décollage étaient effectués sur des terrains non préparés, avec largage de parachutistes et de matériel, atterrissage d'avions ultra légers, dissimulés ensuite, avec les ailes repliées, dans l'épaisseur de la forêt, largage de motos et de remorques etc... le tout visant à simuler des missions complexes d'espionnage et de guérilla. On ne sait pas la part exacte prise par Jean de la Farge dans la formation de ces personnels très particuliers de l'armée française qui furent les précurseurs des unités actuelles

de forces spéciales. Mais on peut légitimement penser que sa contribution fut appréciable en

²⁷ Le colonel puis général Eon, ancien du BCRA de Londres, avait été chargé à la Libération de former une force spéciale aéroportée à partir des membres des services spéciaux des Forces françaises combattantes qui avaient employé, de 1940 à 1945, plusieurs milliers d'agents ayant reçu une longue formation très spécialisée dans les écoles alliées britanniques et américaines.

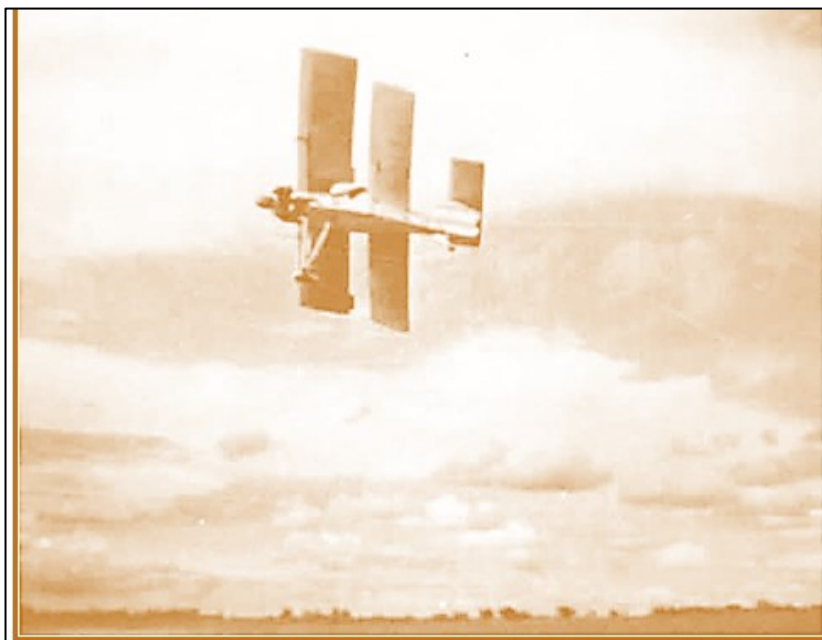
²⁸ Bureau Central de Renseignements et d'Action : service secret de la France Libre créé en 1940 à Londres sous l'autorité du colonel Dewavrin.

raison d'une part de sa propre expérience acquise dans les maquis d'Auvergne et, d'autre part, de la grande maîtrise qu'il avait développée de l'aviation « miniaturisée ».

Départ pour Buenos Aires

N'ayant pu faire valoir les services rendus à l'Armée au motif qu'il n'avait pas son brevet de pilote, Jean de la Farge, déçu, décide de s'embarquer pour l'Argentine afin de rejoindre Jean Mignet et de profiter de l'appui d'un oncle attaché militaire à l'ambassade de France à Buenos Aires. Il collabore d'abord avec Mignet à la mise au point d'un monoplace (LVX5) et d'un triplace (LVX6) qui ne recevront malheureusement pas l'agrément des autorités aéronautiques argentines.

Découragé, Mignet va tenter sa chance au Brésil puis au Japon alors que Jean reste à Buenos Aires où il monte une fonderie de métaux dans le quartier d'Adrogué²⁹, sans pour autant renoncer à ses ambitions de constructeur aéronautique. En effet, parallèlement à son activité professionnelle, il construit, à ses moments perdus, deux avions : un classique à ailes basses



Modèle d'avion construit par Jean de la Farge en Argentine (pulguita)

appelé le « picaflor » (colibri) et un nouveau « pou du ciel » qui sera appelé « puce du ciel » (pulguita) en espagnol.

Il introduit dans cette nouvelle version du « pou du ciel » ce qui sera désormais le trait distinctif de toutes ses créations, à savoir l'ajout d'un empennage horizontal à la dérive. Pour équiper son appareil, il construit, dans l'esprit de l'ancien moteur Poinard, son propre moteur en duralumin de deux cylindres opposés, refroidi par air, de 1500 cm³, développant environ 4 chevaux.

Se livrant à des démonstrations aériennes le dimanche à Pacheco³⁰, il acquiert une grande notoriété dans les milieux locaux de l'aviation d'amateur et il publie plusieurs articles dans le *National Journal of Aeronautics*.

²⁹Adrogué est une ville de la banlieue sud de Buenos Aires où le grand écrivain argentin Jorge Luis Borges (1899-1986) a vécu son enfance.

³⁰ General Pacheco, ville industrielle de la banlieue nord de Buenos Aires.

L'établissement à Cordoba



Reimar Horten

A la fin des années 60, fatigué de la vie trépidante de Buenos Aires, il décide de transférer son usine avec une partie de son personnel et notamment ses meilleurs contremaîtres à Cordoba, une ville connue pour son industrie automobile et aéronautique, où il sera rapidement connu et apprécié sous le surnom d'*el ingeniero francés*. Ses ateliers spécialisés dans la fabrication de pièces moulées pour différents usages fourniront notamment à la ville de Cordoba les lampadaires de l'éclairage public qu'on peut encore voir place Colón. Toujours passionné d'aviation, il fréquente la bibliothèque de l'institut aérotechnique où il se liera d'amitié avec Reimar Horten³¹ un ex officier de la

Luftwaffe inventeur de l'« aile volante », qui lui donnera de précieux conseils en matière d'aérodynamique. Il entretiendra aussi une correspondance suivie avec d'autres passionnés d'aviation de loisir au nombre desquels Michel Descatha aux États-Unis, Helmut Moenke en Allemagne et le célèbre constructeur Louis Cosandey, en Suisse.

Fort des enseignements tirés de ces échanges intenses avec tous les pionniers de l'aviation *ultra légère* par le monde, il conçoit un nouveau modèle monoplace comportant plusieurs innovations. Il le construit à ses moments perdus dans son atelier éclairé toute la nuit, où, à côté des creusets dédiés à la fusion et au moulage des métaux - son activité principale - se dressent les cordages et les tréteaux soutenant les profils d'ailes, les empennages et les coques en matériaux divers dont le pin de Paraná. Il met notamment au point un châssis rigide rotatif et ajustable qui permet de construire les fuselages confortablement et rapidement ; il imagine des moules spéciaux pour fabriquer des carénages de roue et des cônes d'hélice en fibre de verre ; il fait fondre certaines pièces en duralumin, telles les roues ou l'indicateur de vitesse à monter sous l'aile. Constamment en quête de matériaux originaux et novateurs, il se dépense sans compter, possédé par une fièvre créatrice qui n'est pas sans rappeler celle des artistes.

Ses modèles achevés, Jean de la Farge les exhibe dans des meetings aériens organisés par les aéroclubs argentins (Coronel Olmedo, Alta Gracia, Juárez Célman etc.) Ses oiseaux de

³¹ Les frères Horten, Reimar et Walter, anciens officiers de la Luftwaffe étaient les inventeurs de « l'aile volante » dans les années 1930-1940. Ce modèle de planeur sans fuselage ni empennage, avec une flèche très prononcée et un cockpit intégré aux ailes, comme un cocon dans lequel le pilote était allongé sur le ventre, fit l'objet de recherches intenses par les ingénieurs de la Luftwaffe qui ambitionnaient de le transformer en bombardier furtif. Des difficultés techniques les en empêchèrent mais les Américains y parvinrent (voir le bombardier expérimental Northrop YB 49 des années 40). Après la Seconde Guerre mondiale, Reimar Horten partit en Argentine, pour travailler à l'Institut Aéronautique de Cordoba où il se liera d'amitié avec Jean de la Farge. On peut imaginer les discussions animées entre l'inventeur de l'aile volante et le promoteur du poux du ciel ! Reimar Horten est resté en Amérique du Sud jusqu'à sa mort en 1994.

bois³² et de tissu semblent se moquer des lois de la gravité et des règles de l'aérodynamique classique. Il atterrit et décolle dans un espace de 40 mètres, effectue des virages serrés à basse vitesse au ras de la piste, arrête le moteur en pleine ascension et descend en vrille avant de se rattraper *in extremis*. Son secret réside dans l'agencement original de ses biplans à ailes décalées avec un flux d'air de portance négative inverse sous l'aile avant et une disposition particulière de l'aile arrière. Jean consacra toute sa vie au développement de ce type de configuration à vol lent qui est la véritable marque de fabrique de ses réalisations dont un seul sera officiellement enregistré sous le code de LV-X154. Comme on peut facilement l'imaginer, l'audace sans bornes de Jean de la Farge s'accommodait mal des critères d'homologation précautionneux des autorités officielles !



Le modèle expérimental LV-X154 de Jean de la Farge dans un hangar de l'aérodrome de Cordoba (Argentine)

A cette expertise unanimement reconnue, Jean de la Farge joignait une empathie, une générosité et une sociabilité dont témoignent tous ses nombreux amis argentins. Très respecté pour l'étendue absolument exceptionnelle de son savoir aéronautique, il prodiguait volontiers sa science à tous ceux qui venaient lui demander un conseil, sans jamais facturer un seul peso. Il allait même souvent jusqu'à leur prêter du matériel et à mettre un espace à leur disposition dans ses ateliers afin de leur permettre d'assembler leur appareil. Avec son charisme naturel, Jean de la Farge inocula sa passion à des dizaines d'habitants de Cordoba et d'autres villes d'Argentine qui lui doivent leur initiation à ce défi très particulier consistant non seulement à goûter le plaisir de voler, mais à mettre un point d'honneur à construire soi-

³² Les journaux argentins parlent à propos des modèles expérimentaux de Jean de la Farge « d'exóticos aviones ». Voir Edición internet del diario « La Voz del Interior de Cordoba », du 12 janvier 2004.

même, l'appareil propre à s'élever dans les airs ! Ce travail de vulgarisation - y compris auprès des milieux les plus défavorisés - est certainement un des traits majeurs de l'activité de notre compatriote, qui n'y renoncera jamais.



Jean de la Farge

Pendant ses loisirs, Jean de la Farge, à la vaste culture artistique héritée de sa mère, aimait à échanger avec ses amis sur le talent des grands peintres qu'il admirait comme Goya, Monet, Van Gogh, Gauguin ou Modigliani. Chez les Anciens, il appréciait tout particulièrement Michel Ange et Leonard de Vinci qui partageait avec lui la passion des machines volantes et dont il connaissait la vie et l'œuvre jusque dans ses moindres détails. Bref, le jeune homme passionné qui fit ses premières armes, dans tous les sens du terme, au château de Burc en Xaintrie cantalienne au sortir de l'Occupation fut, sa vie durant, un homme de goût, aux idées généreuses, aussi bien dans son domaine de prédilection qu'il enrichît de maintes découvertes appréciées des meilleurs spécialistes que dans sa vie personnelle où son empathie naturelle lui valut de fidèles amitiés. Une fin un peu compliquée l'empêcha de jouir pleinement jusqu'au bout des fruits de cette existence passionnante et passionnée, mais son souvenir reste encore très vivace en Argentine où il a conservé de nombreux admirateurs.

Les cendres de Jean de la Farge décédé à Cordoba le 14 février 2009, ont été ramenées d'Argentine en France, à Barriac-les-Bosquets, sur la terre où il avait vu le jour et où sa passion était née. Sa petite-fille Carla de Santis et quelques amis proches du monde de l'aviation argentine et européenne auxquels s'étaient joints des représentants de la municipalité lui ont rendu, à cette occasion, un émouvant hommage.

Claudio R. Acosta

(Adapté librement par **Jacques Roubertou** d'un article paru dans *Wings Aviacion* le 17 décembre 2007)

