

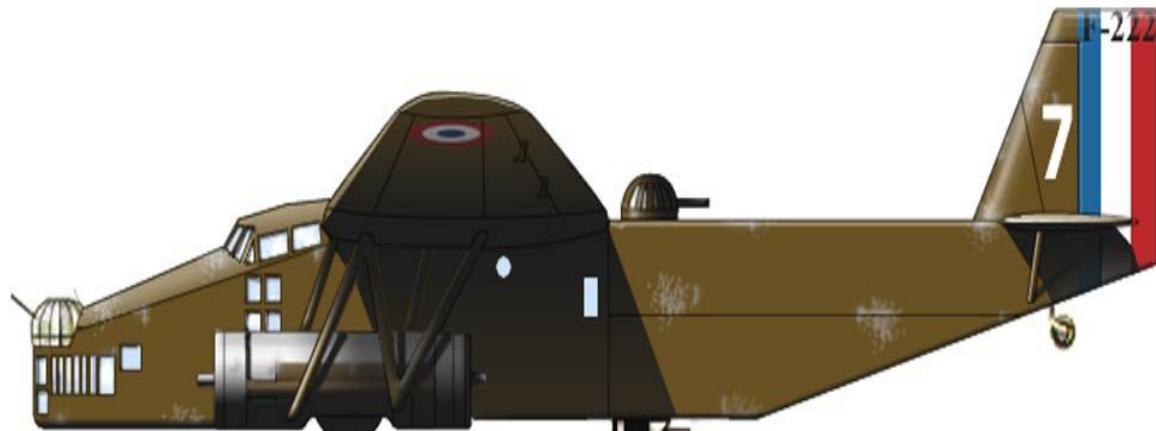
**Nom de l'avion : Farman F.222**

Type d'avion : Bombardier quadrimoteur quinquiplace

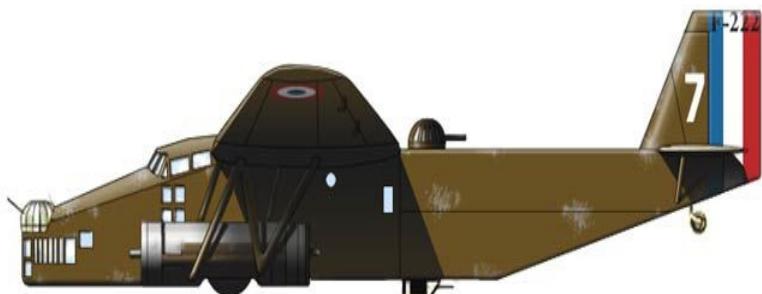
## Farman F.222.2



**Heavy Bomber**



10 m

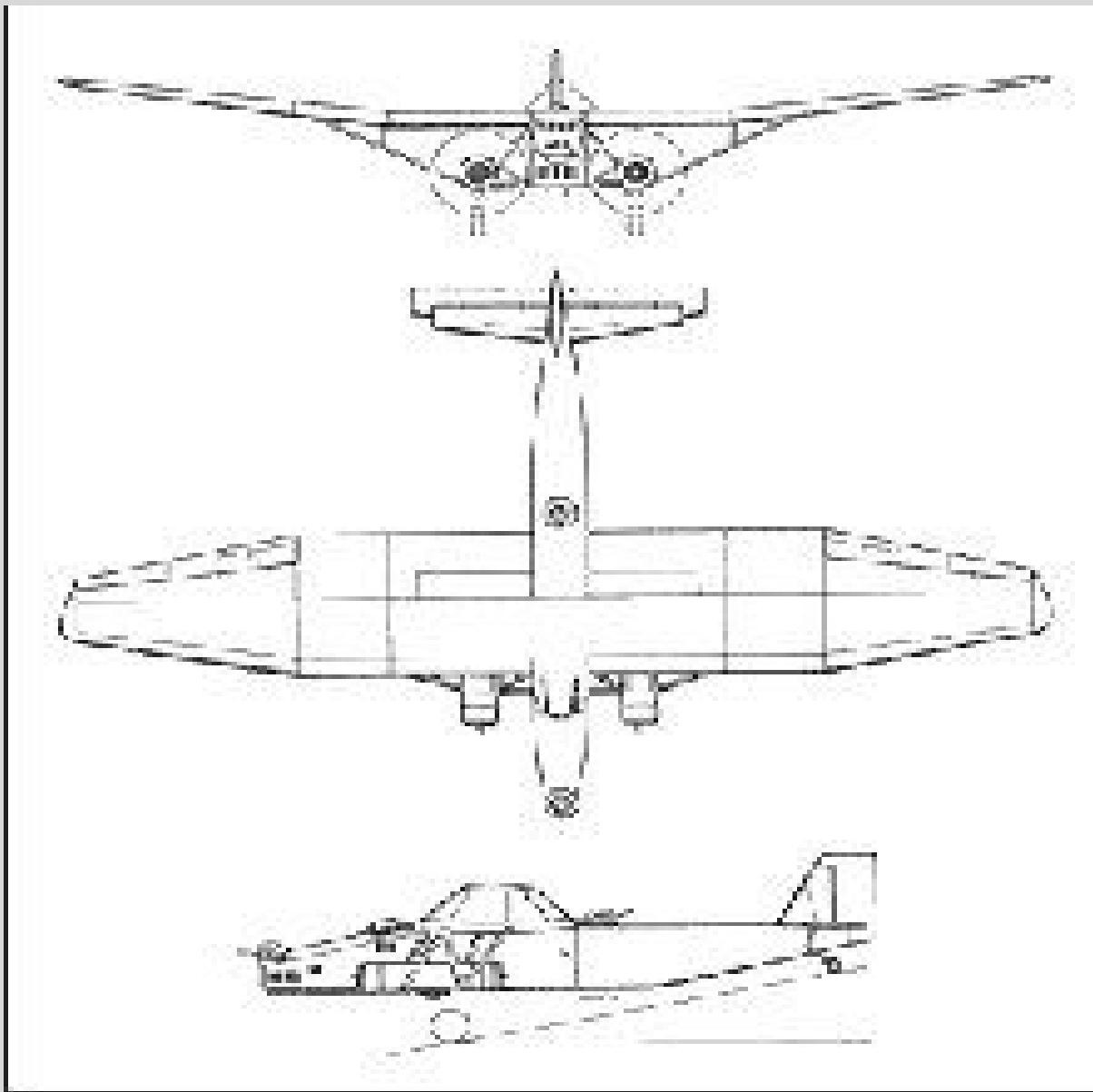


# **MOTORISATION**

**Gnome-Rhone 14Kirs**

**Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide**

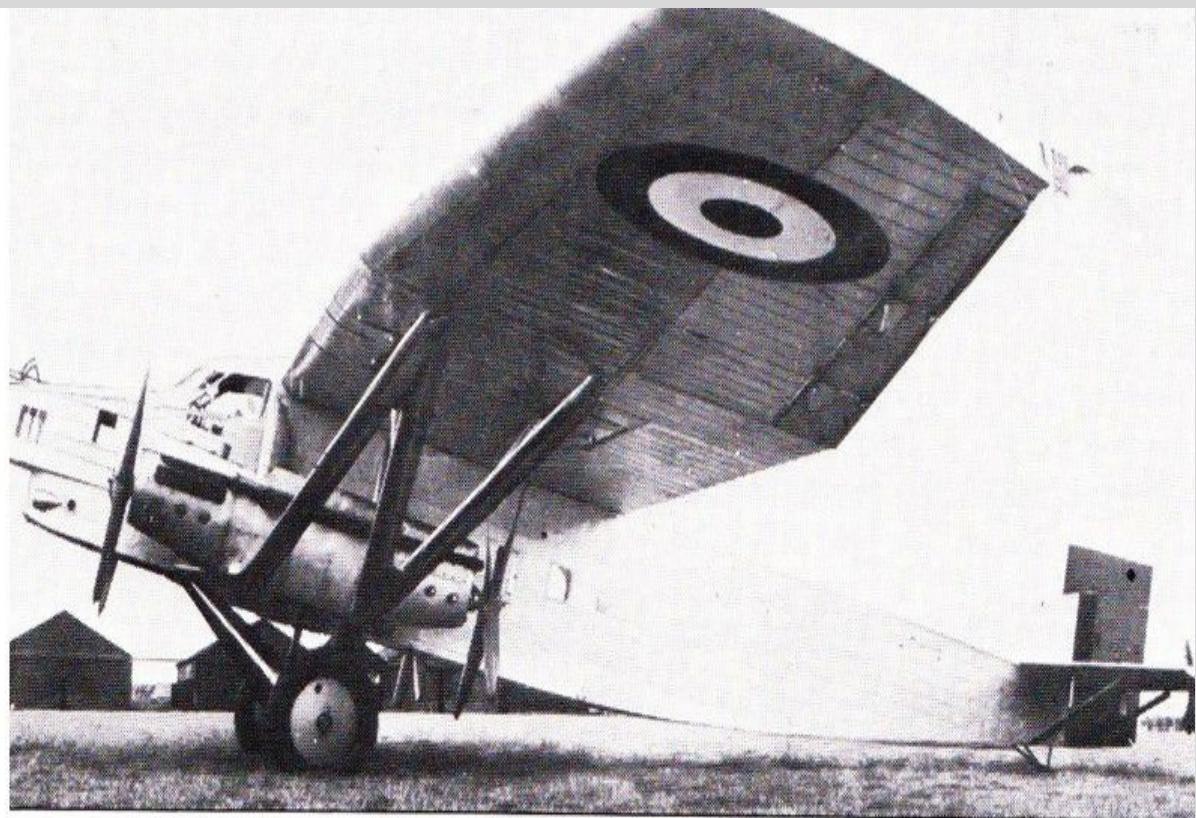
**Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch**



## **ARMEMENT**

3 mitrailleuses de 7,5 mm

4000 kg de bombes



*Conçu tout d'abord comme bombardier le prototype Farman F.220 fut, par la suite, transformé en transport de courrier.*

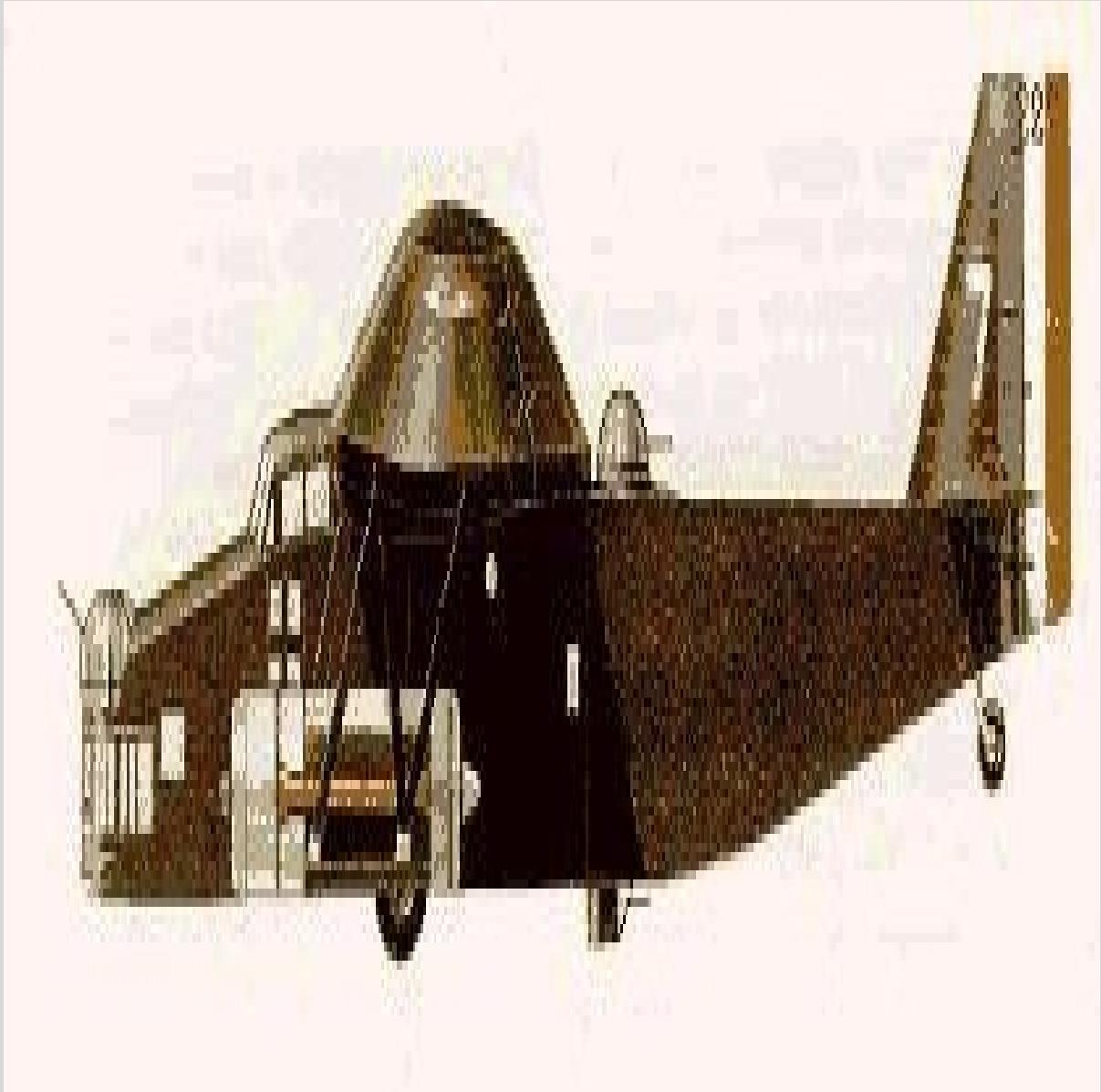
## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 305 km/h  
Plafond pratique= 8500 - 9000 m  
Rayon action= 1500 - 1800 km



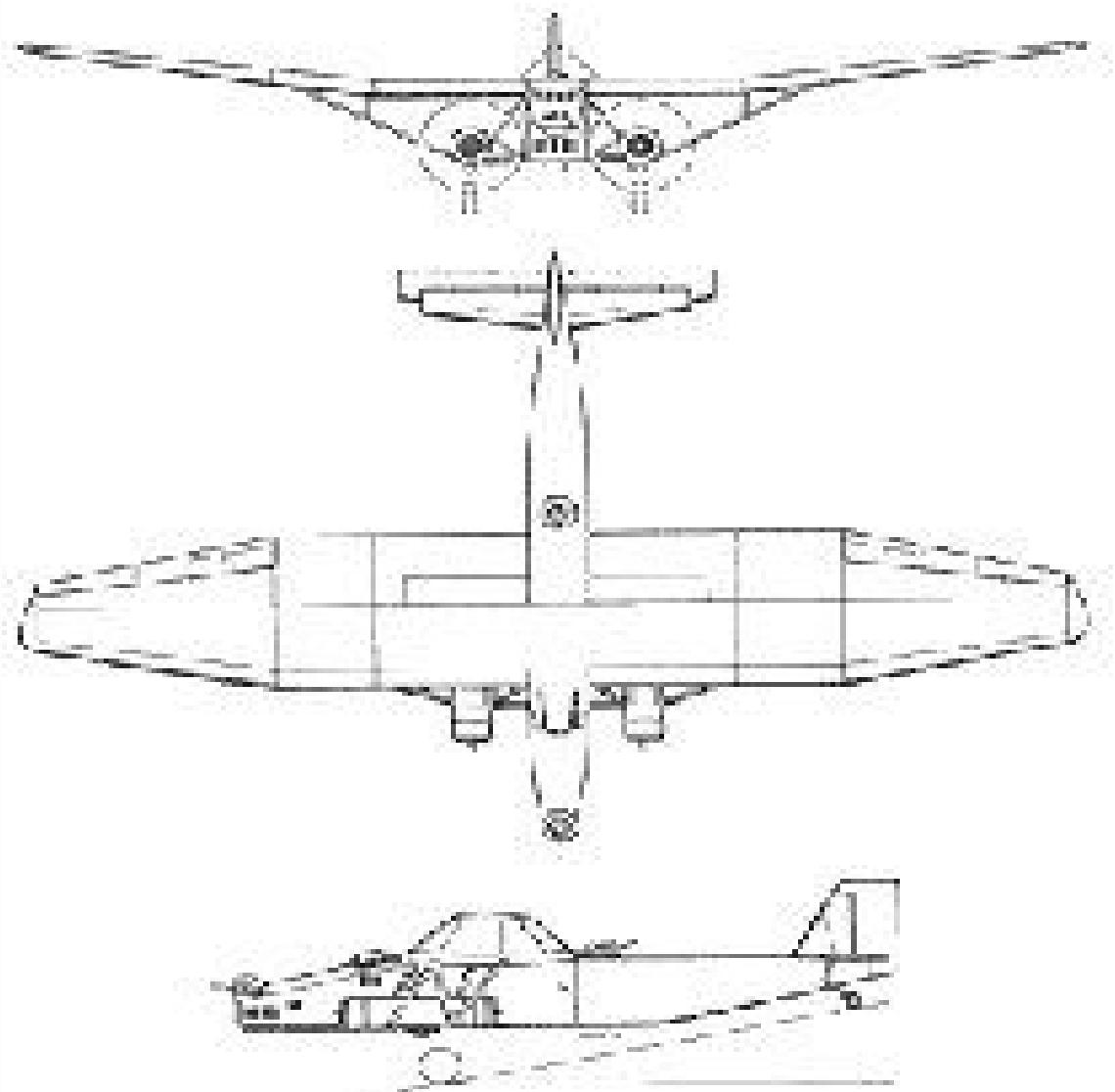
## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
36,0 m	21,45 m	0 m	0 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	9000 kg	18700 kg





## HISTOIRE

Avec les Farman F.211 et F.212, le bureau d'études de la firme française avait mis au point une formule de bombardier lourd quadrimoteur qui devait être appliquée sur diverses machines réalisées au cours de la décennie 1930-1940. Disposant de quatre moteurs montés, deux par deux, en tandem sur des moignons d'ailes reliés par des mâts robustes à une aile haute d'une épaisseur et d'une corde considérables, ces appareils possédaient un fuselage anguleux, caractéristique des méthodes de construction adoptées par Farman. Tous ces prototypes, qui correspondaient à des spécifications officielles réclamant un bombardier très gros porteur, étaient en mesure d'effectuer des missions à moyen ou à long rayon d'action. C'est ainsi que les Farman F.211 et Farman F.212 donnèrent naissance au Farman F.220.01, un appareil qui prit l'air le 26 mai 1932, propulsé par quatre Hispano-Suiza 12Lbr de 600 ch (447 kW). Mettant en œuvre, comme ses prédecesseurs, un train d'atterrissage à large voie doté de roues indépendantes, le nouvel avion comportait un poste de pilotage fermé, le mitrailleur étant installé dans une sorte de balcon aménagé dans le nez. Transformé par la suite en appareil de transport civil sous la dénomination de Centaure, le seul Farman F.220 réalisé effectua, au-dessus de l'Atlantique Sud, la première traversée aéropostale sans escale, entre Dakar et Natal, le 3 juin 1935. Quant au Farman F.221.01, il quitta le sol au cours du mois de mai 1933, avec des moteurs Gnome-Rhône Mistral Major en étoile. Cette machine, qui se différenciait du Farman F.220 par de nombreux détails, présentait un empennage vertical modifié, les postes de tir ventral et avant étant à présent fermés. Les quelques exemplaires de série produits quelque temps plus tard possédaient un fuselage avant légèrement redessiné, une tourelle de mitrailleur et un poste de bombardement entièrement vitré. En outre, la mitrailleuse dorsale était, elle aussi, montée en tourelle, tandis que le poste de tir ventral était semi-escamotable. Enfin, alors que sur le Farman F.220.01 seuls les deux propulseurs avant étaient carénés, les machines de série disposaient d'un capotage sur chacun de leurs quatre propulseurs. Farman extrapola de ce bombardier quatre avions civils qui, baptisé Farman F.2200, entrèrent en service à partir de 1936, sur les lignes entretenues par Air France avec l'Amérique du Sud. Dans l'intervalle, au cours du second semestre de 1935, le prototype Farman F.221.01 était transformé, après diverses modifications, en une nouvelle machine, le Farman F.222.01. Doté d'un train d'atterrissage dont les jambes principales s'escamotaient en partie dans les nacelles des propulseurs, cet appareil donna naissance au Farman F.222 de série, puis à deux lots de Farman F.222.2, dont le balcon de nez avait été supprimé en vue d'offrir au pilote une plus grande visibilité vers l'avant (d'un autre côté, les sections extérieures de voilure de cet avion accusaient un certain dièdre). Mis en œuvre par Air France à partir du mois d'octobre 1938, un Farman F.222.1, désigné Farman F.2220 Ville-de-Dakar, fut employé à diverses tâches. Entrant dans la catégorie Bn.5 (bombardier à cinq places), ces appareils furent mis en service au sein de la 15<sup>e</sup> escadre de bombardement spécialement constituée dans cette perspective, à Avord, en juillet 1935. Le 1<sup>er</sup> janvier 1938, un peu moins de deux mois avant l'apparition en unité du Farman F.222.2, dix-huit Farman F.221 et Farman F.222.1 volaient au sein de l'armée de l'Air, les livraisons de Farman F.222.2 prenant fin en juillet de la même année. Le 16 août 1939, à la veille de la Seconde Guerre mondiale, la répartition de ces bombardiers s'établissait ainsi : quatre en Indochine, huit dans les colonies africaines de la France et trente en métropole, dont une vingtaine en première ligne, dans la 15<sup>e</sup> escadre. Entre septembre 1939 et mai 1940, les Farman F.221 et Farman F.222 effectuèrent des largages nocturnes de tracts au-dessus de l'Allemagne et de la Bohême. Puis, quand l'armée allemande lança son offensive à l'ouest, ces avions menèrent soixante-trois sorties de bombardement de nuit sur l'Allemagne occidentale et les territoires tombés aux mains de la Wehrmacht dans le nord-ouest de la France. Trois Farman F.222.2 disposant d'une capacité de carburant supérieure à celle des avions de

l'armée de l'Air servirent dans l'escadrille 1OE de l'Aéronavale pour des missions de patrouille maritime et de bombardement à longue distance . Après l'entrée en vigueur de l'armistice de juin 1940, les Farman du groupement 15 (nouvelle désignation de la 1<sup>e</sup> escadre de bombardement) constituèrent un groupe de transport qui, composé de deux escadrilles, disposait de deux Farman F . 221, de deux Farman F . 222 . 1, et de six Farman F . 222 . 2 . Ces avions jouèrent un rôle important au cours de la campagne du Levant .

## Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/france/france.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/france/f222.htm>

