

# Le nouvel avion suisse de sport et de tourisme W.F.12

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura**

Band (Jahr): **15 (1944)**

Heft 2

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825498>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

rement au point M. Willy Farner, qu'il convient de féliciter de son travail et de son initiative.

Notre intention n'est pas de commenter ici en détail les résultats techniques généraux obtenus par cette construction. La place ne nous le permet pas. Relevons simplement que de nombreuses personnalités de notre aviation, de notre construction aéronautique, de nos autorités aériennes ont assisté, à Granges, à une journée d'essais et d'expériences, et toutes les démonstrations furent remarquablement concluantes.

L'utilité de ce train d'atterrissage « tricycle » a été catégoriquement démontrée et c'est pourquoi il convient de complimenter M. Willy Farner de son travail et de sa réalisation.

---

## Le nouvel avion suisse de sport et de tourisme W. F. 12

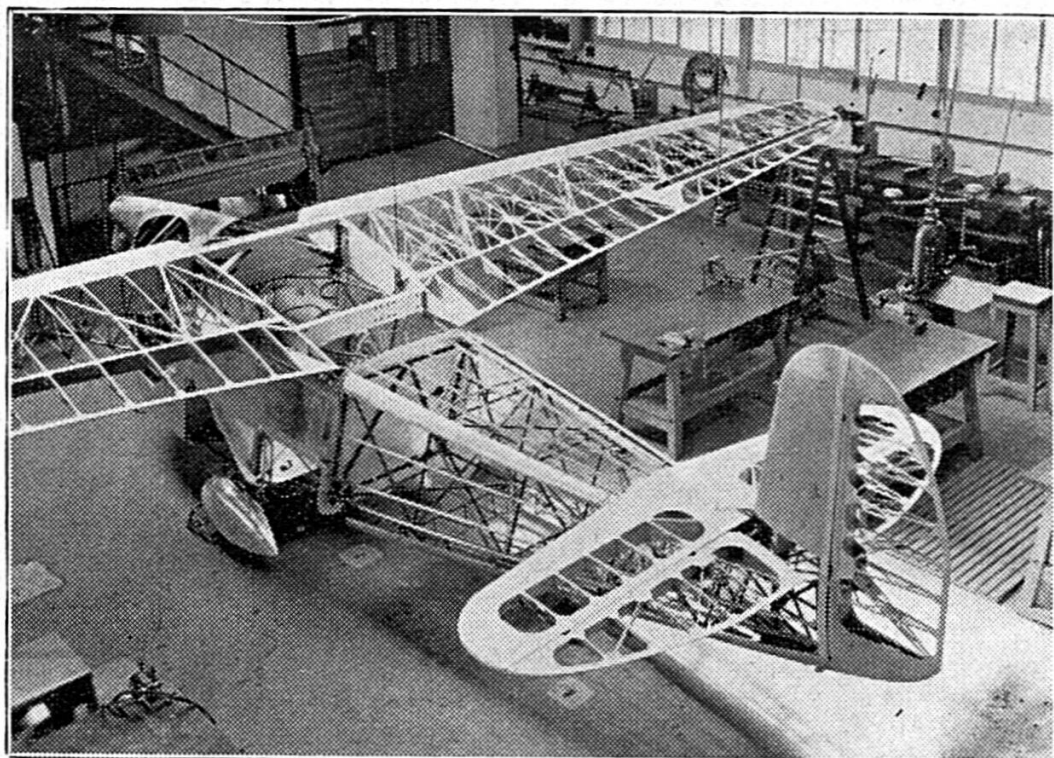
Il est intéressant de signaler, en outre, que ces expériences concluantes faites avec la transformation du train d'atterrissage d'un « Klemm », ont eu leurs heureuses répercussions sur la construction d'un monoplan sportif suisse « W. F. 12 », avion d'écologie, de sport et de tourisme, construit à Granges par M. Willy Farner.

Cette machine se caractérise par diverses innovations originales. L'appareil est de 11 m. d'envergure et d'un poids total de 700 kg. C'est un monoplan qui met en valeur des idées nouvelles.

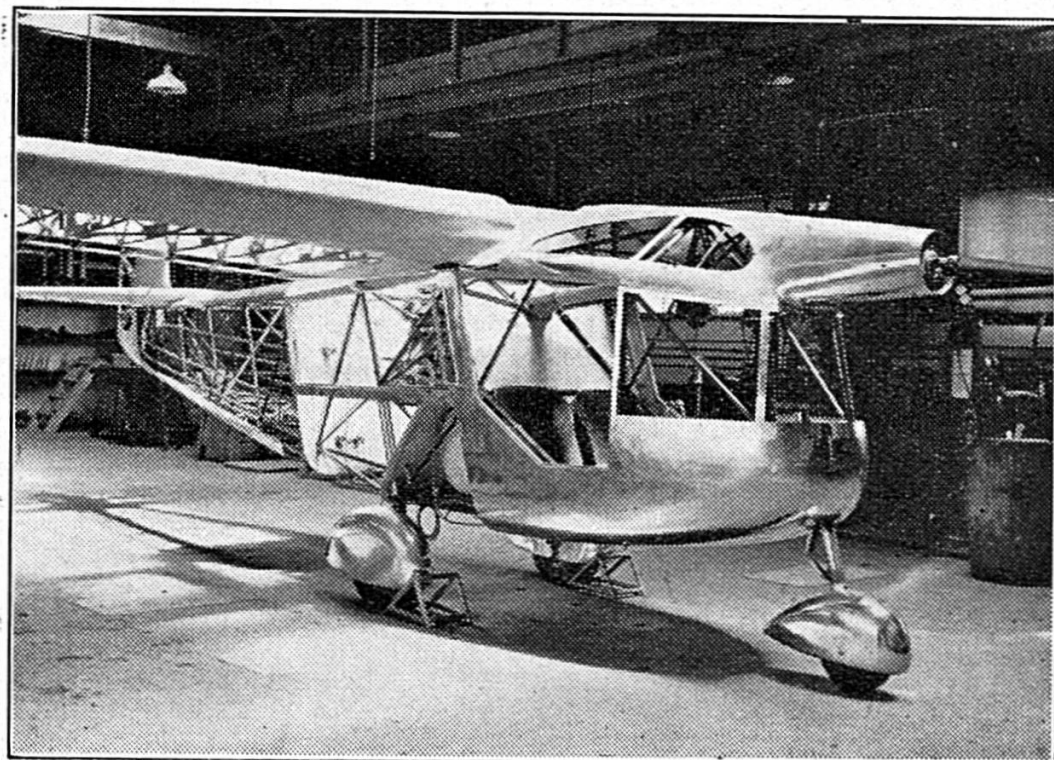
Parlons tout d'abord de la cabine biplace, sièges placés côte à côte, à l'image d'une petite voiture, dont la visibilité est totale en avant et latéralement. On le doit à l'innovation audacieuse, et fort captivante, de M. Willy Farner, qui a réalisé la « traction à distance » de l'hélice par un arbre qui relie le moteur situé derrière les deux sièges — un moteur Cirrus 90 C.V. —, à l'hélice, fixée à l'avant du fuselage. L'arbre longe le toit de la cabine et actionne l'hélice fixée de ce fait au haut et en avant de la carlingue.

Grâce à ce procédé, la visibilité est absolument complète en avant, et le pilote et son passager disposent d'un véritable « balcon » volant. Grâce à cette particularité le W. F. 12 se présente comme la machine idéale, puisque son moteur ne constitue pas, devant les passagers, un bloc « mangeant » une part de la vue frontale.

## Un nouvel avion sportif suisse



Le « W. F. 12 » en cours de construction à la Fabrique Farner, à Granges (Soleure).



L'avant du « W. F. 12 » lors de son montage dans les ateliers de M. Willy Farner.

Le « W. F. 12 » est aussi muni du train d'atterrissage tricycle, dit « Bugrad ». Ce train d'atterrissage est adapté au fuselage construit en tubes d'acier, soudés à l'autogène, de manière à assurer à l'avion au sol un équilibre maximum, tant pour la manœuvre à terre que pour l'envol et l'atterrissage.

Aux deux roues latérales s'ajoute la troisième roue « avant », roue mobile, dont l'orientation est combinée avec le jeu du gouvernail de direction. Au sol, l'appareil peut virer avec une extrême facilité sur place. Et l'avantage de ce système du train d'atterrissage à trois roues réside également dans la sécurité accrue qui est donnée à la machine.

Tout porte à croire qu'il s'agit là d'une réalisation qui saura apporter de grosses facilités à l'écolage sportif de demain.

En résumé, ce nouvel avion sportif suisse « W. F. 12 » s'annonce comme une petite machine originale à laquelle nos milieux aéronautiques prêtent, à juste titre, attention et intérêt. Le « W. F. 12 » a commencé ses premiers essais en vol à la fin de novembre 1945, et d'emblée il a affirmé d'excellentes qualités. Cette construction, réalisée dans une période économique fort difficile, constitue un très bel effort de l'une de nos fabriques suisses d'aviation et d'un constructeur qui ne craint pas d'innover, en recherchant des conceptions nouvelles, et en mettant ces dernières en pratique.

Les études et les réalisations actuelles de M. Willy Farner, en faveur de nos ailes sportives et touristiques de demain, méritent une mention spéciale. Ce constructeur s'est donné pour tâche de travailler à l'amélioration de diverses conceptions techniques. C'est par la recherche, l'étude, l'expérience, l'essai, que l'on touche au progrès. C'est la formule adoptée par notre pilote et constructeur jurassien, M. Willy Farner.

Il ne manque pas d'intérêt de mentionner que ce grand défenseur de l'industrie des ailes a créé une nouvelle maison, à Moutier, sous la raison sociale « Farner-Motorenbau A. G., Moutier J. B. ». En peu de temps, cette nouvelle firme a obtenu de beaux résultats, en se spécialisant dans la fabrication de moteurs d'aviation, de pièces détachées pour moteurs, en assurant l'organisation d'un service particulier pour les moteurs d'aviation refroidis à l'air. Enfin, cette firme entreprendra, au printemps 1944, le développement de moteurs spéciaux, dont les premiers exemplaires sortiront d'atelier au cours de cette année-ci.

Grâce à M. Willy Farner, l'industrie aéronautique prend pied très sérieusement dans le Jura. C'est d'autant plus heureux que l'avenir réserve à cette industrie de précision un développement certain.