

De la terre au ciel : le **Falco F8L**

L'aventure aéronautique de Laverda pendant les années soixante

Breganze, jardin de la villa Ronzani-Laverda, été 1964. Deux personnages sonnent au portail de la grande maison située à deux pas de la place et où habite Francesco Laverda avec sa nombreuse famille. Il s'agit de Flaminio Piccoli et Mariano Rumor, un temps leaders politiques respectivement de la province de Trente et de celle de Vicence. Ils proposent à Francesco, qui les accueille à l'ombre des grands pins, de relever la gestion de l'usine aéronautique et motocycliste Caproni de Trente, en grave crise financière et dont la province de Trente est propriétaire.

Francesco, qui s'apprête à laisser à son fils Massimo les rênes de Moto Laverda sas, entreprise qu'il a fondé avec succès quinze ans auparavant, accepte avec son enthousiasme habituel en évaluant en lui-même les solutions possibles.

Ainsi naît Laverda Trento spa, dont l'action-

nariat correspond aux cinq figures familières déjà propriétaires des deux autres entreprises du groupe.

L'objet de l'achat est le chantier aéronautique de Gardolo, à la périphérie nord de Trente, où deux cents salariés, outre monter les vélomoteurs Capriolo, construisent sous licence d'Aviamilano, l'avion de tourisme rapide Falco F 8L. Dès ce moment, Francesco évalue les possibilités productive de l'établissement et, exploitant les technologies de type aéronautique, en particulier l'utilisation du bois, des contreplaqués et des alliages légers avec lesquels sont réalisés les avions, il lance la production de caravanes pour le camping. En même temps, le groupe Laverda installe aux côtés des hangars une nouvelle fonderie, plus grande, à la place de celle de Breganze désormais obsolètes.

De 1964 à 1968, la construction de la IV^{ème}

série des avions Falco F8 L continue ainsi à Gardolo, 20 exemplaires en tout qui s'ajoutent aux 20 exemplaires initialement fabriqués par Aviamilano et aux 35 déjà produits à Trente par Aeromere-Caproni. Une fois cette série complétée, les coûts de construction élevés, surtout dus à la structure en bois particulière et les difficultés du marché du secteur poussent l'entreprise à arrêter la production aéronautique en concentrant ses intérêts dans le domaine des véhicules du temps libre, alors en forte expansion, et dans les productions liées à Breganze.

On démarre en effet, ces années-là, la production à Trente de la gamme d'andaineuses-faneuses à bande Velox et l'on poursuit l'activité de la fonderie qui fournit tous les moulages en fonte pour les nouvelles moissonneuses-batteuses. La présence de Laverda à Trente se poursuivra pendant une vingtaine d'années, avec des modèles de caravanes et de camping-cars qui feront école en Italie de par leur design innovant et l'excellente qualité du produit.

L'avion

Falco F8L est un monoplan deux places à aile basse de grand tourisme, aussi adapté au vol acrobatique, dessiné par l'ingénieur Stelio Frati, l'un des plus célèbres dessinateurs industriels aéronautiques italiens de l'après-guerre, père entre autre de l'avion Siai Marchetti SF 260, l'avion d'entraînement italien le plus répandu.

Pour son design élégant et rationnel, ce projet remporta le « Compas d'or » en 1961. Réalisé presque entièrement en bois, avec l'aile en une seule pièce, solidaire avec le fuselage, avec un train escamotable et un moteur Lycoming de 160 hp qui lui permet d'atteindre 325 km/h, à pleine charge, il peut couvrir le vol sans escale Rome-Paris en un peu plus de 4 heures, passant les Alpes en ligne droite à 290 km/h de croisière. Vu ses caractéristiques sportives, le Falco F8L a été, et est encore, protagoniste dans des concours et des manifestations pour avions de tourisme avec des résultats brillants.

L'habitacle héberge deux passagers côte à côte avec des doubles commandes plus une troisième place arrière de fortune ayant fonction de porte-bagages. Les finitions sont de grande classe, comme il se doit pour tout hors-série, et le cockpit est un chef d'œuvre de rationalité dans la disposition des instruments.

Il suffit de rappeler la définition qui fut donnée du Falco, « la Ferrari du ciel », pour en-



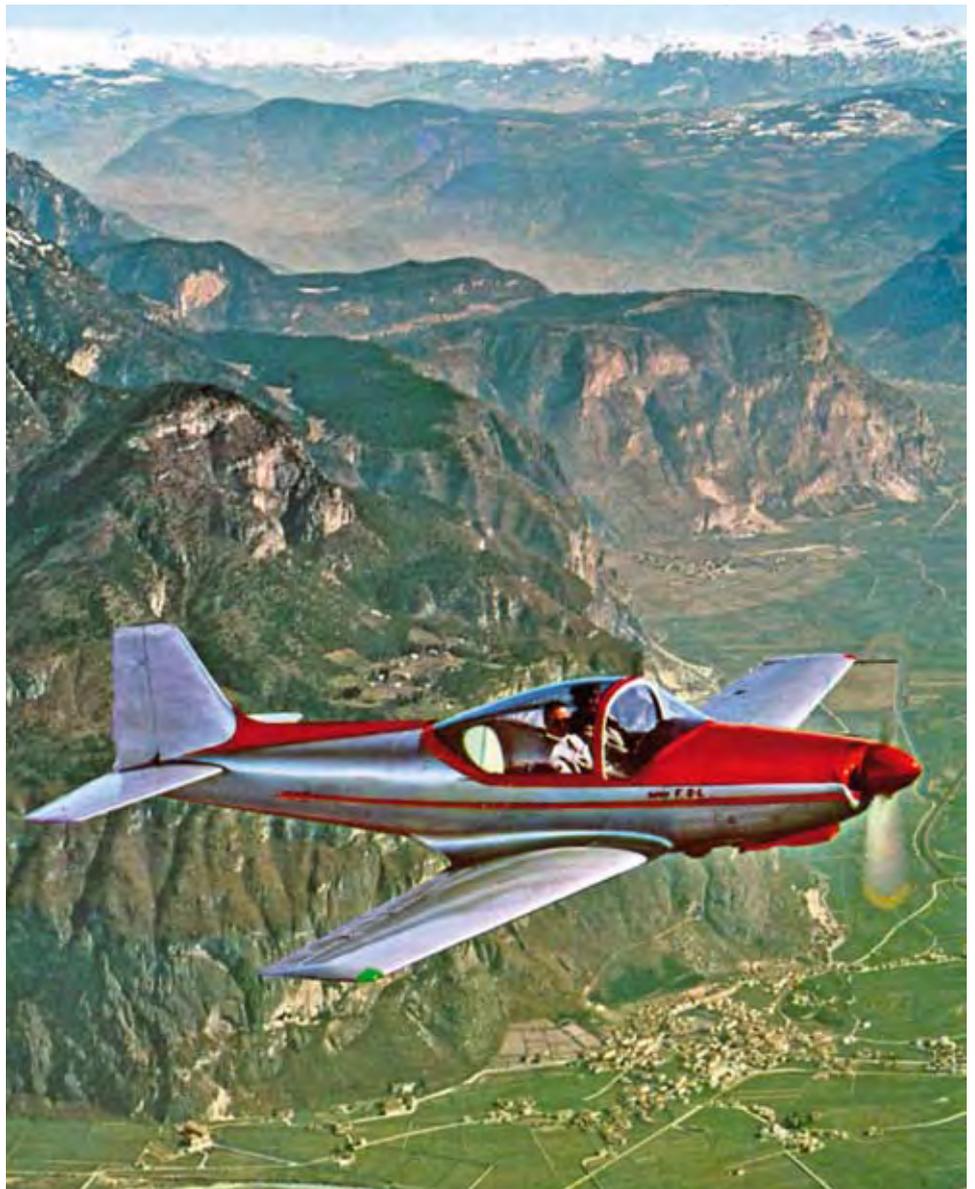
cadre les caractéristiques et les qualités de cet avion dans son secteur. Aujourd'hui, un demi-siècle après son premier vol, celui-ci représente l'un des avions les plus recherchés par les passionnés. Après l'arrêt de la production italienne, en 1977, la licence fut cédée par Stelio Frati à Sequoia Aircraft Company de Richmond, Virginie (États-Unis) qui, après quelques années de préparation, lança la production de kits de montage pour l'auto-fabrication.

Ainsi, outre les 75 exemplaires originaux, des centaines d'avions ont par la suite été réalisés par des passionnés, en particulier en Amérique du Nord, en utilisant des dessins et des composants préfabriqués. En Italie, le « Falco Club » s'est constitué en 1978 et organise périodiquement des manifestations et des assemblées parmi lesquelles celle de 2006 à l'aéroport de Trente, au cours de laquelle 19 Falco ont atterri à proximité du lieu qui les a vus naître.



Ci-dessus : les établissements Aero Caproni-Laverda à Gardolo (TN) avec la piste de vol annexe.

Ci-dessous, le Falco F8L en vol sur les montagnes du Trentin.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L'AVION LAVERDA FALCO F8L IV^{ÈME} SÉRIE

Places n. 2+1

Longueur 6,5 m

Ouverture aile 8.0 m

Surface aile 10,00 mq

Poids à vide 550 kg

Poids maximum au décollage
820 kg

Moteur Lycoming O-320-B3B à quatre cylindres horizontaux opposés, puissance 160 hp

Hélice Hartzell à pas variable

Vitesse maximale 320 km/h

Vitesse de croisière 290 km/h

Vitesse minimale 95 km/h

Autonomie 1400 km

Distance de décollage 170 m

Distance d'atterrissage 200 m

Plafond 6000 m