

En vol, aux commandes du Morane Saulnier MS 230

Jacques NOETINGER
Aviation Magazine n°65 janvier 1953

La première fois que je suis monté à bord d'un MS-230 comme passager, c'était à Châteauroux. au début de 1940. J'étais élève observateur sur ce terrain et, par un hiver assez rigoureux, je me familiarisais avec les secrets de la navigation, de la photo et de la radio à bord de Potez-25 et de Léo-20. Tout cela semble assez touchant et, pourtant, tels étaient les moyens dont nous disposions dans les écoles. Mais, sur ce terrain, il y avait une escadrille d'entraînement de pilotes de liaison, recrutés parmi les pilotes de tourisme. Commandée par le commandant Sautereau, elle disposait d'avions privés réquisitionnés et d'appareils assez hétéroclites allant de monomoteurs de 60 ch à des bimoteurs relativement modernes. Dans cette escadrille, se trouvait Georges Pécelet (qu'on connaît bien comme président de l'Aéro-Club du Cinéma) avec lui je me liais d'amitié. Mon esprit militaire assez fantaisiste, je dois le confesser, s'accommoda fort de l'occasion qui m'était offerte d'imaginer l'insigne de cette escadrille, de le peindre dans ses locaux et de décorer son bar. Cela me valut quelques heures de vol en resquilleur... pour changer. Et, un jour, ce fut ma première séance d'acrobatie sur 230.

Mon Dieu, quel sport ... Pendant une demi-heure, j'ai valsé dans tous les sens, écrasé tantôt sur mon siège, quelques secondes plus tard pendant dans les bretelles, obsédé par l'idée qu'elles allaient peut-être casser... Lorsqu'il s'agissait de loopings, j'arrivais à suivre la manœuvre, mais, dans les tonneaux déclenchés, je subissais, sans rien comprendre. A la descente, mes genoux " claquaient des dents ". mais j'étais très fier de cette initiation à l'acro que je n'oublierai jamais. Cette année, à Saint-Yan, Louis Notteghem m'offrit à son tour une bonne séance, de celles dont il a le secret, mais, cette fois, j'étais en mesure d'en saisir les moindres finesses, les moindres détails.

Aujourd'hui, c'est à Meaux que je retrouve un Morane 230. grâce au groupe aérien Lucien Kollen (Aéro-Club de la SNECMA) Le secrétaire général de ce club. Ivan Labat. m'ayant courtoisement invité, je n'ai pas hésité un instant. Et j'ai découvert ce club modèle, qui dispose sur le terrain d'une installation moderne et coquette, avec bar, restaurant et chambres, qui peut être comparé à la plus plaisante auberge de tourisme de l'Île-de-France. Avec l'ami Dengremont, nous avons passé quelques heures sur ce terrain et dans ces locaux, au nous avons pu saisir l'esprit dynamique et amical qui anime ce club, bien que nous y soyons venus un matin sans grande activité, en raison de la saison avancée. Je ne connaissais pas Meaux maintenant que j'y suis allé, j'y retournerai pour retrouver Ivan Labat. Jacques Petit, moniteur et mécanicien, et mon ami d'Amérique et de la X^{ème} escadre, Jean Gaudin, tous éminemment sympathiques. Ce club a fait, cette année, près de cent heures de vol par mois. Treize brevets ont été décernés en 1952 et cinq lâchés sont sur le point d'obtenir, à leur tour, leur licence du premier degré. Tout ceci avec deux Stampe, un NC-853 et le Morane.

Ce Morane 230. le voici, avec. son gros ventre argenté, cabré sur son train en pattes d' araignée. Son aile parasol, avec une flèche caractéristique, son moteur Salmson 9 AB de 230 ch. sa dérive arrondie, donnent à cet avion une allure qui lui est propre. Celui-ci, tout aluminium, est décoré de filets verts et porte l'immatriculation F-BDJC.

Sorti du hangar, le voici prêt à être mis en route. En guise de cales, deux pavés sont placés par Jacques Petit contre les pneus fluets qui entourent ses grandes roues à rayons et Ivan Labat s'installe en place arrière. Dans l'habitacle, son profil décidé, sa coupe de cheveux me rappellent un visage connu... Lequel ? Pierre Clostermann ? Mais voici que l'hélice Levasseur bien brassée par Petit, n'attend plus que le coup de démarreur pour se mettre en route. La magnéto de départ fait son office, le moteur est parti. Tandis qu'il chauffe, je passe ma combinaison, enfile mon serre-tête, étale mon cache-nez avec soin après l'avoir noué autour du cou. Bref à mon tour je me trans-

figure en " vrai pilote d'hier " et je prends place dans le baquet avant, en utilisant le marchepied prévu en bonne place et la poignée située entre le pare-brise arrière et le siège avant.



Assis, on a ses aises, la place n'est pas comptée. Je joue pendant un instant les charmeurs de serpents en essayant de m'y retrouver dans les bretelles de sécurité légèrement emmêlées ! Ça y est, je suis rivé au siège.

Pendant que chauffe le moteur et qu'Ivan Labat s'occupe de l'installation de Dengremont dans le Stampe que pilotera Jacques Petit. Je jette un coup d'œil dans la cabine. En place avant, on ne peut rien souhaiter de plus simple : un badin, un altimètre et une bille-aiguille occupent la planche de bord. A l'extérieur, perpendiculairement au fuselage, à gauche, le compte-tours, à droite, l'indicateur de pression d'essence. Dans l'échancrure de l'aile, devant le poste de pilotage, deux manomètres : température d'huile, de pression d'huile. En indiquant la présence d'un manche, de la manette des gaz et des contacts, la description est complète.

En place arrière, le pilote dispose, en plus, sur la planche de bord, d'un compas et d'une jauge d'essence (le réservoir contient 225 litres!..), le moteur consomme 50 l/h. et le réservoir d'huile est prévu pour 20 litres.). Le manche de la place arrière est doté d'un flettner à sandow. A gauche du siège est placée une pompe à injection de démarrage, tandis qu'un levier permet de larguer le réservoir d'essence. A droite, une pompe à air comprimé et la magnéto de départ. Il manque évidemment sur cet appareil un certain nombre de petites choses que l'on est habitué maintenant à trouver sur des avions plus modernes. En particulier, le variomètre et les freins

Mais puisque tout est paré pour le départ, que Labat est derrière moi, que le moteur est chaud, à quoi bon laisser plus longtemps le Salmson tourner au ralenti à 400 t/min. Ivan Labat m'amène en position de décollage, car je ne connais pas assez le terrain. Nous y voici, je pousse les gaz. Il n'y a aucun doute, le moteur répond et entraîne sans sourciller les 1150 kilos que pèse la cellule du MS-230. Très vite, le moteur qui. au sol obstrue sérieusement la visibilité, baisse sur l'horizon.

tandis que la béquille se soulève du sol. Je maintiens aisément l'avion un instant en ligne de vol, roues au sol. mais le badin a atteint 95 km/h Un petit coup de manche, nous sommes en l'air.

Tout de suite, je baisse une aile, histoire de m'amuser et de faire un décollage en tranche. L'avion est docile, précis et ne bronche pas. Je redresse les plans, cabre un peu, pars en virage monté. Tout se passe bien, mais je constate que le palonnier est plus sensible que le manche et demande quelques égards, si l'on veut bien tenir compte de la bille. En gagnant de l'altitude à 110 au badin et à une vitesse ascensionnelle que je ne puis préciser, faute de variomètre. mais qui me semble assez grande 4 ou 5 m/s, je m'applique à travailler ma conjugaison. Les yeux sur la bille, je tiens bien celle-ci, mais, le nez en l'air, je suis moins heureux. Jamais la bille ne se dérobe franchement d'un côté, mais elle a une fâcheuse tendance à ne pas se stabiliser au centre. Il est sans doute utile de se familiariser avec le Morane 230 pour avoir une parfaite conjugaison.



Nous voici à 500 mètres. J'effectue quelques virages à forte inclinaison d'un côté et de l'autre, sans éprouver de difficulté particulière à maintenir mon capot sur l'horizon. Nous sommes toujours au-dessus du terrain de Meaux-Esbly. en attendant que Dengremont vienne se rafraîchir le nez et les mains à nos côtés. Son Stampe est en vue, je fais un beau virage et. doucement, me rapproche de lui. La séance de photo commence, je vole en patrouille avec le Stampe. Dengremont me fait signe de descendre pour avoir une vue plus plongeante, je manœuvre en conséquence, mais le plan du Morane me masque le Stampe. dont je n'aperçois plus que les deux roues. C'est par rapport à elles que j'évolue. Quelques dégagements pour terminer l'opération, et je retrouve ma liberté

Petite séance de lazy-eight, entre 70 et 80 km/h. Aux faibles vitesses, en virages très penchés, le MS-230 s'accroche bien et reste merveilleusement docile. J'en arrive ensuite aux décrochages. Avec moteur, en conservant un cabré relativement accentué, l'avion s'accroche longtemps, très

longtemps en l'air. Une première fois, je laisse faire. Il part légèrement sur la droite après un salut assez rapide, mais répond à la première sollicitation aux commandes, pour reprendre son assiette. Une seconde fois, je m'applique à le tenir au palonnier, pour éviter que cette même aile tombe. L'expérience est amusante et concluante, car on peut facilement faire saluer l'avion dans l'axe en maintenant le manche en arrière. Une fois en piqué, il suffit de relâcher le manche pour que le MS-230 se rétablisse.

Mais puisque cet avion a le coefficient acrobatique. Je ne veux pas manquer l'occasion de le remuer un peu. Malheureusement, j'ai oublié de me renseigner avant le décollage sur les vitesses recommandées au départ pour les différentes figures. Je me lance dans un premier tonneau à 165 au badin, il me semble que cette vitesse doit suffire. Je cabre franchement, passe sur le dos sans histoire, mais, à ce moment, l'affaire se corse et... la deuxième partie de la figure est beaucoup moins heureuse, puisque je glisse et termine en tonneau barrique. A plusieurs reprises et à des vitesses de départ voisines, je répète la figure. La plus élémentaire franchise m'oblige à dire que je n'en ai pas passé une correctement. A l'atterrissage, j'apprendrai que j'aurais dû partir aux environs de 180 et faire la figure un peu plus rapidement. Il est infiniment plus aisé de faire de tels exercices sur P-47, sur Vampire-Trainee ou même sur Morane 563.



En ce qui concerne le looping, j'ai été plus heureux, car, bien que partant à 180 au badin au lieu des 190 recommandés, j'ai effectué la boucle d'une façon régulière et dans l'axe au premier essai. Quoi qu'il en soit, avec un peu d'entraînement, le Morane 230 doit permettre d'acquérir en voltige une technique sûre. Je pense à la démonstration de Berlin, de Saint-Van, sur cet avion, au dernier meeting national de l'air à Nantes. Quelle pureté et quelle précision...Voilà qu'il me faut regagner le plancher des vaches. Je réduis le moteur, descends en virages autour du terrain et m'aperçois dans l'approche que j'arrive un peu vite et un peu haut. Une glissade moyenne me freine suffisamment pour être en finale à 100 au badin et pour faire un atterrissage trois points qui n'offre

aucune difficulté à 80 environ. L'avion tient bien son axe au sol. je lui laisse perdre sa vitesse et le ramène au point de départ en le manoeuvrant au sol aussi aisément que s'il avait une roulette arrière et des freins. Le F-BDJC est de nouveau calme et silencieux. Il m'a permis, comme à beaucoup d'autres pilotes, de goûter la saine griserie du vol pur. du vol que ne connaîtront sans doute plus les jeunes pilotes d'avions à réaction pour qui l'espace a pris un autre visage, le pilotage un autre sens. Et, en m'éloignant de Meaux et de mes nouveaux amis du groupe aérien Lucien Kol-len, Je ne puis m'empêcher de songer que ce type d'appareil fit son premier vol en janvier 1928... il y a vingt-cinq ans. que 773 ont été construits et utilisés en France, tandis qu'à l'étranger. 75 construits sous licence ou importés de France volaient sous d'autres cocardes..