

En vol, aux commandes du Morane-Saulnier MS-185

Jean-Pierre LAFILLE
Aviasport n°306, novembre 1979

Il est un hangar de La Ferté-Alais qui contient absolument de tout ce qui peut toucher, de près ou de loin, à l'aviation; cela va de la flaque d'huile noirâtre à l'épaisse couche de poussière, en passant par les avions, les moteurs et les éléments constitutifs des susdits, tout cela étant généralement dans un état apparent plus proche de l'épave que du matériel en service.

C'est pourtant de ce hangar que sortent les éléments destinés à la reconstruction des avions anciens qui apparaissent de loin sur les terrains hantés par Jean Salis et sa bande.

Il s'y trouvait, en particulier, depuis bien longtemps déjà, un Morane-Saulnier 185 à peu près complet et à la structure saine, mais qu'il était impensable de faire revoler sans une révision générale très complète, et même une reconstruction partielle. Intéressé par ce joli petit monoplace, « Jerry » Marchadier, après un étonnant Leopoldoff « Colibri » aménagé à la sauce «Baron Rouge», décida de remettre la machine en état. Sorti en juin 1977 de son hangar à «riblons», le MS 185 put effectuer un vol en septembre 1978. Cela n'était pas un vrai premier vol, puisqu'il doit avoir quitté le sol pour la première fois en 1931.

Son deuxième « premier vol » fut donc effectué le 25 septembre 1978 sous l'immatriculation F-BZAZ et sous une livrée particulièrement attrayante, que ne connurent malheureusement pas en France les années de rentre-deux guerres.

Avionette et économie

C'est à Villacoublay-Velizy, sur le terrain du constructeur, que fut certifié le Morane 185, en décembre 1930. Mais en réalité, le vrai prototype de ce petit monoplace vola vers la fin de 1928. C'était le modèle 180. De cet avion, nettement sous-motorisé, deux exemplaires furent construits dont l'un disparut sans laisser de traces et l'autre fut détruit pendant la guerre d'Espagne.



Le MS 180 était presque une maquette des Morane de l'époque, les 220, 225 et 230, dont il possédait l'allure générale et le réservoir d'essence largable en cas d'urgence. Lourd, peu fin et pas très puissant, il donna suite au modèle 181 sur lequel, entre autres modifications légères, le réservoir ventral largable fut remplacé par un réservoir intérieur au fuselage, et le moteur Salmson 9 cylindres en étoile de 40 chevaux par un 7 cylindres de la même marque développant 65 chevaux. C'est alors que, en 1930, survint le concours destiné à promouvoir une avionnette aussi économique que possible mais suffisamment efficace. Le MS 181 fut donc allégé, équipé d'une aile modifiée par agrandissement du bord marginal qui, de droit qu'il était sur le « 181 », devint arrondi, et rééquipé du moteur 40 chevaux Salmson. Le Morane Saulnier 185 était né.

Sous sa nouvelle forme, l'appareil devenait un vrai avion monoplace. Il n'en possédait pas pour autant des performances foudroyantes, mais volait très honnêtement, sans risque pour son pilote. Cinq de ces avions furent construits, dont je ne peux que constater la disparition, à l'exception de celui qui, grâce à Gérard Marchadier, vole à La Ferté-Alais. Notons en passant que des ailes de 185 équipaient le 181 qui, malheureusement, brûla il y a quelque deux ans, dans un hangar de Pont-sur-Yonne où l'ami Denizot le peaufinait amoureusement.

Une remise en état laborieuse

L'avion extirpé, en juin 1977, de son tas de débris divers, était loin d'être complet. Les mats, les bords d'attaque, les bords de fuite, les capots, l'altimètre et les pneus manquaient à l'appel et le reste était dans un tel état que 1700 heures d'un travail assidu suffirent tout juste à la remise en vol. Il fallut d'abord nettoyer, décaper, contrôler et trier les pièces en état avant de reconstruire celles qui manquaient ou dont l'état interdisait toute réutilisation.

Puis la reconstruction fut entreprise en commençant par le bois, pour finir par l'entoilage (en lin, comme à l'origine), et la peinture. Les éléments non d'origine (je veux dire non livrés par Morane sur l'appareil d'origine) sont : l'altimètre, quelques morceaux de bois, les pneus (pneus avant de tracteur passés au tour), les mâts, les capots et l'hélice, qui vient d'une autre avionnette. La toile et la peinture, bien sûr, sont parfaitement neuves, et cela n'est pas un mal. C'est donc un appareil vraiment d'origine qui vole à La Ferté-Alais sous l'immatriculation F-AZAZ.



Photo Copyright Pierre Langlois

Fin, agréable à l'œil aussi bien par sa forme que par ses couleurs, le F-AZAZ est vraiment mignonnet. Ceux d'entre nous qui connaissent bien les Morane 230 ou 315 savent immédiatement qu'ils ont affaire à un rejeton de la célèbre lignée. Ils s'étonnent pourtant de lui voir un ventre si maigre et remarquent immédiatement l'absence de réservoir entre les jambes du train d'atterrissage.

L'aile est donc haute, haubanée et en légère flèche. Le fuselage fin est soutenu par un train d'atterrissage classique à grandes roues à rayons et muni de la suspension hydropneumatique qu'affectionnait Morane.

Le moteur est un joli petit ensemble à neuf cylindres de vélomoteur, entraînant une hélice de grand diamètre aux pales fort larges. La profondeur est très classique et la direction, de surface peu importante, a une forme arrondie très caractéristique. Les plans fixes arrière sont haubanés entre eux par une double corde à piano, et entre le plan fixe horizontal et le fuselage par des haubans rigides.

La cabine monoplace, à l'accès à peine sportif, contient tous les instruments nécessaires au vol à vue ainsi que les commandes et manettes nécessaires au fonctionnement de l'ensemble. Les freins sont absents, mais la béquille arrière constitue un bon ralentisseur. Par contre, une belle grosse magnéto de départ armée de sa manivelle se trouve placée entre les genoux du pilote afin, d'une part d'éviter à ceux-ci de s'entrechoquer en cas de panique, et d'autre part d'aider à un démarrage qui, sans elle, risquerait, d'être aléatoire. La mise en route est, somme toute, assez classique. On brasse, on injecte puis, quand le pilote a confirmé qu'il est prêt et a approché sa main de la manivelle de la magnéto de départ (sans la toucher), l'aide lance l'hélice et crie un retentissant « Contact ! » au moment où il la lâche. Il n'y a plus alors qu'à saisir la manivelle et à la tourner, après s'être généralement cassé un ongle. En général, ça part du premier coup. Il ne reste plus alors qu'à brancher les magnétos normales pour que le moteur se mette à tourner rond.



Quand on ignore les réactions d'un avion, la première chose à faire est de rechercher ses vices, particulièrement au roulage, car c'est au sol qu'un avion est généralement difficile à maîtriser. Il l'est d'ailleurs d'autant plus que la direction est petite et les freins faibles. C'est le cas du Morane 185, et pourtant il ne réagit apparemment pas méchamment.

Un petit avion tout calme

La manœuvre à exécuter après cela est le décollage. Pas de surprise du côté accélération : elle est lente. Pourtant, la vitesse de décollage étant faible, le décollage se fait en moins de cent mètres, dont soixante (à peu près) parcourus queue haute.

La montée lente mais à un taux suffisant est accompagnée d'une légère tendance à cadencer vers la droite, ce qui oblige à maintenir le palonnier à gauche, sans que la pression à appliquer ne soit gênante.

Les gouvernes, toutes montées sur roulements à billes, sont très souples et très agréables à manier.

L'homogénéité des commandes est bonne; elle n'est évidemment pas parfaite mais, compte tenu de la modestie des efforts, nettement suffisante pour ne pas constituer une gêne. Tout est d'ailleurs léger, dans le Morane 185 : le bruit du moteur est léger, l'avion l'est aussi, ainsi que les efforts à exercer sur les commandes et indications données par les instruments.



L'anémomètre est particulièrement discret puisque, à moins de se mettre en descente à puissance élevée (enfin, élevée...), il refuse catégoriquement de dépasser les 110/115 km/h. Mais pour un appareil aussi peu puissant, 110 kilomètres à l'heure représentent une vitesse presque honorable.

La maniabilité est bonne autour de tous les axes, avec pourtant une légère faiblesse en direction, aggravée par un certain manque de stabilité, justement autour de l'axe de lacet.

Les effets secondaires sont assez importants (il fallait s'y attendre), principalement le lacet inverse, ce qui oblige à une conjugaison gauchissement-direction bien marquée à la mise en virage aussi bien qu'au retour au vol rectiligne. Ceci étant dit, il est très agréable d'alterner virages, montées et descentes pour le simple plaisir de manier un oiseau aussi docile.

Le décrochage, sans autre problème qu'un salut sans méchanceté accompagné d'une perte d'altitude de quelques dizaines de mètres, se produit vers 40 km/h. Il est précédé d'une légère vibration d'alarme, et se rattrape très normalement mais en augmentant un peu plus l'assiette que sur un avion puissamment motorisé. Aucune tendance à la vrille n'apparaît au cours de la manœuvre. L'approche peut se faire vers 60 km/h, vitesse que j'avais choisie. L'arrondi à partir de cette vitesse est long d'une bonne cinquantaine de mètres, et le contact se produit un peu en-dessous de 45 km/h. Le roulage ne doit pas être de beaucoup supérieur à cinquante mètres.

Au cours de mon essai, le vent devait être de cinq à six nœuds et soufflait de la droite, perpendiculairement à la piste. Une légère tendance à incurver le roulage apparut donc vers la droite, mais sans aucun problème de retour à la ligne droite. Il ne restait plus alors qu'à refaire un grand tour de piste, juste pour le plaisir, avant de rejoindre le parking, en espérant bien que mon ami Jerry me prêterait encore son avionnette.

