

dans le domaine des avions d'acrobatie : le fameux F-2 « Tiger » du non moins fameux Gerhardt Fieseler souffrait du même mal. Michel Détröyat avait été bien près d'en être la victime, deux ans et demi plus tôt. Un match avec échange d'appareils devait opposer les deux virtuoses, le 8 octobre 1933 à Villacoublay. Quelques jours avant, au cours de sa seconde séance d'entraînement à bord du F-2, Détröyat voulut tenter une vrille sur le dos, alors qu'il se trouvait à 1.500 mètres. Dès le second tour de vrille déclenchée, les commandes devinrent molles, et l'avion s'engagea dans le tourbillon infernal dont le grand pilote ne parvenait pas à sortir... Et puis, par miracle, à quelque cent mètres du sol, le « Tiger » se redressait soudain, sans raisons apparentes !

Sur les deux avions, les mêmes phénomènes étaient provoqués par les mêmes causes : l'empennage se trouvait masqué par l'aile supérieure. Pour sa part, Morane-Saulnier était bien décidé à guérir sa machine d'un mal qui n'était pas sans remèdes, tant s'en faut. Le constructeur fut pourtant amené à différer l'exécution des modifications nécessaires, Détröyat entendant utiliser l'appareil dès la saison aéronautique qui s'ouvrait en ce printemps 1936. Une solution provisoire fut adoptée. Les vols furent arrêtés, le temps d'équiper le biplan d'un petit parachute de queue... Dispositif peu orthodoxe, s'il en fut, pour un avion d'acrobatie ! Du moins ce pallatif le sortirait, en cas de besoin, de sa fâcheuse position...

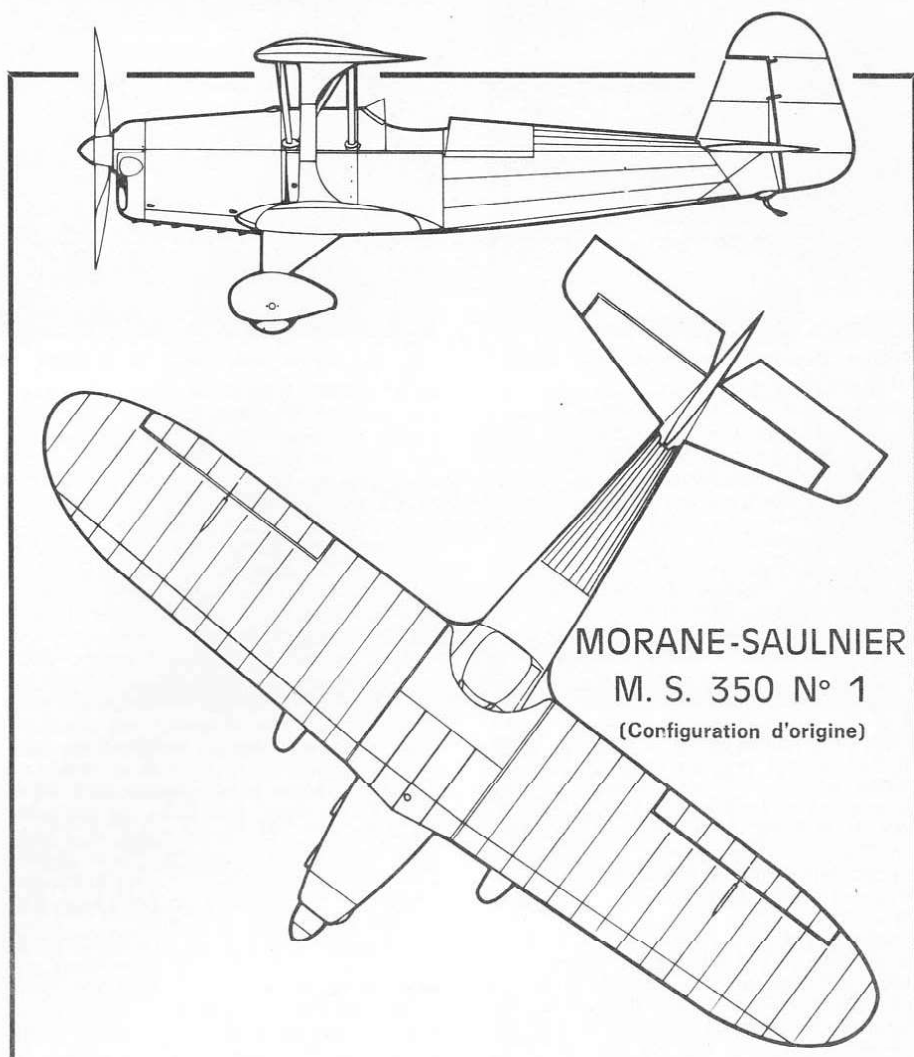
Peint à l'origine tout en « aluminium », le M.S. 350 n'avait pas tardé à « prendre » des couleurs : celles de Détröyat. Mais, par contre, il est un travail que les peintres n'eurent pas à effectuer : tracer les lettres d'identification F-AOOB que lui avaient réservées les services officiels, car le petit Morane n'était pas parvenu à obtenir son certificat de navigabilité au moment où éclata la guerre...

Cependant, Détröyat et le biplan participaient au meeting de Saint-Germain du 17 mai 1936. Puis le 23, ils étaient au Meeting International de Lausanne, organisé par la Section Vaudoise de l'Aéro-Club Suisse. Là, devant une foule évaluée à 25.000 personnes, Détröyat tira un parti stupéfiant des qualités de l'appareil. Sa sensationnelle exhibition lui valut les honneurs d'une interview sur les antennes de Radio-Suisse Romande. Le chef pilote profita de son séjour en terre helvétique pour présenter l'avion au Service Technique Suisse à Zurich-Dubendorff.

Le 21 juin, nouvelle démonstration aux mains de Détröyat, au meeting de Douala-Brayelle, puis le 2 août, à celui de Bernay-Saint-Martin. Par contre, durant les mois qui suivirent, le M.S. 350 ne fit plus guère que quelques vols de mise au point, jusqu'à ce que, courant avril 1937, il soit démonté et renvoyé en usine pour y subir les modifications prévues dès l'année précédente.

Le gouvernail de direction, nanti d'un « tab », était reculé d'une soixantaine de centimètres, la longueur de l'appareil passant de la sorte de 6,40 m à 7,02 m. Le poids à vide augmentait d'une vingtaine de kilos. La ligne se trouvait bien un peu altérée, mais l'avion conservait son élégance.

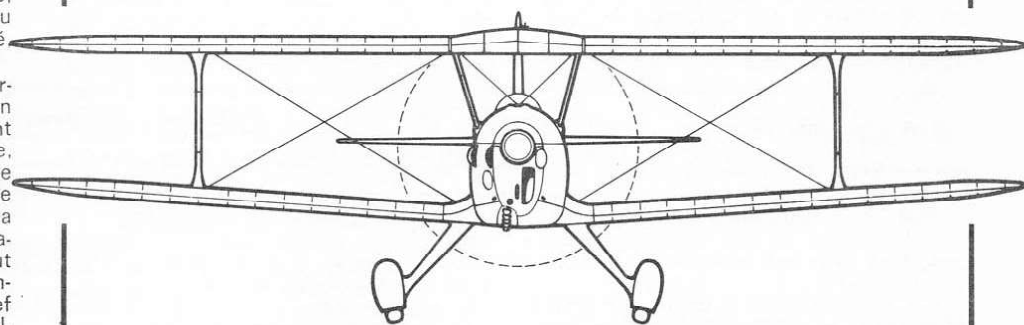
Le M.S. 350 faisait retour au terrain le



MORANE-SAULNIER

M. S. 350 N° 1

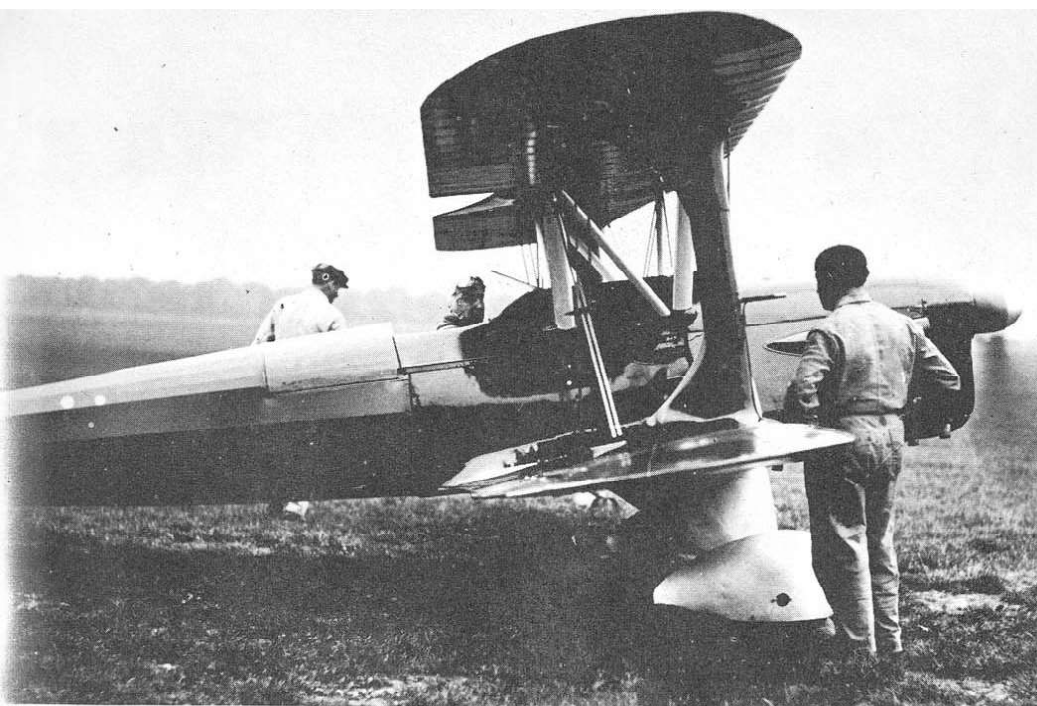
(Configuration d'origine)



CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES

Avec moteur Renault 6 Pei ou 6 Q/01 de 220 ch

Envergure	8,40 m	Charge au m ²	48,5 kg
Corde moyenne des ailes	1,35 m	Charge au ch	3,95 kg
Entreplan moyen	1,30 m	Vit. max. au sol (100 m)	255 km/h
Surface portante	19,50 m ²	à 2.000 m	245 km/h
Longueur totale	6,40 m	à 3.000 m	239 km/h
	(puis 7,02 m)	à 4.000 m	232 km/h
Hauteur	2,415 m	à 5.000 m	224 km/h
Poids à vide	720 kg	Temps montée à 2.000 m	5'16"
	(puis 742 kg)	à 3.000 m	8'36"
Poids total (vol acro.)	850 kg	à 4.000 m	12'40"
Charge au m²	43,5 kg	à 5.000 m	18'09"
Charge au ch	3,55 kg	Plafond théorique	7.500 m
Poids total (voyages)	950 kg	Autonomie maximale ...	700 km
	(puis 990 kg)		



M. S. 350

S'il devint le champion incontesté du monoplan parasol, Morane-Saulnier eut le mérite de ne jamais être prisonnier de la formule qui fit sa renommée. Sans parler du triplan bimoteur T.R.K. (ou M.S. IX), de 1916, la firme de Puteaux réalisa — avec plus ou moins de bonheur — une dizaine de biplans. Le plus connu est le biplace de reconnaissance "B.B." (ou M.S. VIII), dont 94 exemplaires furent livrés en 1915 au Royal Flying Corps, ancêtre de la Royal Air Force. Également connu, sinon célèbre, est le sesquiplan M.S. 43, vainqueur en 1923 du Concours Militaire d'avions école de transition.

EN 1935, douze ans plus tard, le Bureau d'Etudes dirigé par M. R. Gauthier dessinait son dernier biplan, le monospace M.S. 350. Celui-ci était destiné à l'acrobatie (1), à l'entraînement aux exercices de virtuosité, ainsi qu'au perfectionnement des pilotes à la conduite des avions rapides, dont la sortie s'amorçait alors. Par ailleurs, son autonomie — tous réservoirs pleins — atteignant 700 kilomètres, le rendait apte aux voyages.

L'objectif n° 1 des ingénieurs qui le conçurent étant la recherche de la maniabilité, la formule biplane s'était imposée pratiquement par la réduction des moments d'inertie qu'elle entraînait. Le Mo-

rane 350 devait combler un « vide » existant curieusement dans l'éventail des appareils construits en France : le biplan d'acrobatie. En effet, si l'on excepte Louis Massotte et son Spad 924, nos pilotes de voltige disposaient uniquement de monoplans, alors que, partout ailleurs, le biplan avait été adopté. L'Allemagne pouvait aligner : le Fieseler « Tiger », le Focke-Wulf F.W.-44 « Stieglitz », le Bucker Bü-133 « Jungmeister », l'Italie disposait du Breda 28, la Tchécoslovaquie de l'Avia

122, et la Hollande du Koolhoven F.K. 45... dont l'unique prototype fut acquis par notre compatriote René Paulhan...

L'étude du M.S. 350 avait été entreprise à l'instigation du Centre de Perfectionnement d'Etampes avec, en vue, le remplacement éventuel des M.S. 225 de la célèbre patrouille du lieutenant Fleurquin. Son avenir paraissait donc s'ouvrir sous les meilleurs auspices, d'autant que n'était pas exclue son utilisation pour l'entraînement des pilotes de l'Armée de l'Air et de l'Aéronautique Navale. Quant à Michel Detroyat, il s'intéressa de très près à la réalisation du prototype.

Le M.S. 350 arrivait au terrain de Villacoublay le 3 février 1936. Son montage était aussitôt entrepris, et les premiers vols avaient lieu le samedi suivant, 8 février. C'était naturellement Detroyat qui le décollait pour la première fois. Il était aussitôt relayé aux commandes par le constructeur Robert Morane, et par le directeur-pilote de la firme, Victor Guereau. Ce dernier entamait des essais d'hélice, dès les jours suivants. De son côté, Detroyat effectuait de nombreux vols à bord du petit appareil qui démontrait une maniabilité extraordinaire.

Fin mars, le biplan était essayé par le lieutenant Fleurquin, commandant la Patrouille d'Etampes, ainsi que par deux pilotes suisses : le capitaine Frey, instructeur à l'Ecole de Dubendorf, et l'ingénieur Ruetschi, du Service Technique Fédéral. Tous lui reconnurent les qualités d'un parfait appareil d'acrobatie.

Un mois plus tard, son moteur Renault 453/01 était remplacé par le groupe définitif, un Renault 478/01. Tous deux appartenaient à la famille des « 6 Q », mais le second était prévu pour s'alimenter dans toutes les positions.

Pourtant, si le M.S. 350 « faisait » admirablement l'acrobatie, il présentait deux défauts. La vitesse de rotation relativement élevée de son moteur (2.500 tr/mn) nécessitait le montage d'une hélice dotée d'un très petit pas. Corollairement, ce propulseur tirait mal dans les ressources, le moteur s'emballant pour un résultat médiocre. Situation désagréable lors d'un looping inversé, par exemple. Ce défaut se retrouvait d'ailleurs presque toujours sur les avions de cette catégorie, jusqu'à l'adoption récente des hélices à vitesse constante.

Il y avait plus grave, hélas... lors des essais, le petit biplan révélait un défaut qui touchait au vice rédhibitoire pour un appareil d'acrobatie : il avait une tendance marquée à se mettre en vrille à plat, le nez se relevant progressivement après cinq à six tours de vrille...

Cette désagréable surprise que l'aérodynamique avait réservée aux responsables de l'avion n'était pas sans exemple

En haut, M. Detroyat aux commandes du M.S.350, ci-dessous, l'avion à sa sortie d'usine.



(1) Le vocable de « voltige » n'était pas encore usité. On employait alors celui d'acrobatie, bien que les champions de la spécialité aient souvent manifesté une certaine répugnance pour ce terme qu'ils estimaient impropre et quelque peu péjoratif. Certains préféraient parler de « haute école ».

dans le domaine des avions d'acrobatie : le fameux F-2 « Tiger » du non moins fameux Gerhardt Fieseler souffrait du même mal. Michel Détröyat avait été bien près d'en être la victime, deux ans et demi plus tôt. Un match avec échange d'appareils devait opposer les deux virtuoses, le 8 octobre 1933 à Villacoublay. Quelques jours avant, au cours de sa seconde séance d'entraînement à bord du F-2, Détröyat voulut tenter une vrille sur le dos, alors qu'il se trouvait à 1.500 mètres. Dès le second tour de vrille déclenchée, les commandes devinrent molles, et l'avion s'engagea dans le tourbillon infernal dont le grand pilote ne parvenait pas à sortir... Et puis, par miracle, à quelque cent mètres du sol, le « Tiger » se redressait soudain, sans raisons apparentes !

Sur les deux avions, les mêmes phénomènes étaient provoqués par les mêmes causes : l'empennage se trouvait masqué par l'aile supérieure. Pour sa part, Morane-Saulnier était bien décidé à guérir sa machine d'un mal qui n'était pas sans remèdes, tant s'en faut. Le constructeur fut pourtant amené à différer l'exécution des modifications nécessaires, Détröyat entendant utiliser l'appareil dès la saison aéronautique qui s'ouvrait en ce printemps 1936. Une solution provisoire fut adoptée. Les vols furent arrêtés, le temps d'équiper le biplan d'un petit parachute de queue... Dispositif peu orthodoxe, s'il en fut, pour un avion d'acrobatie ! Du moins ce pallatif le sortirait, en cas de besoin, de sa fâcheuse position...

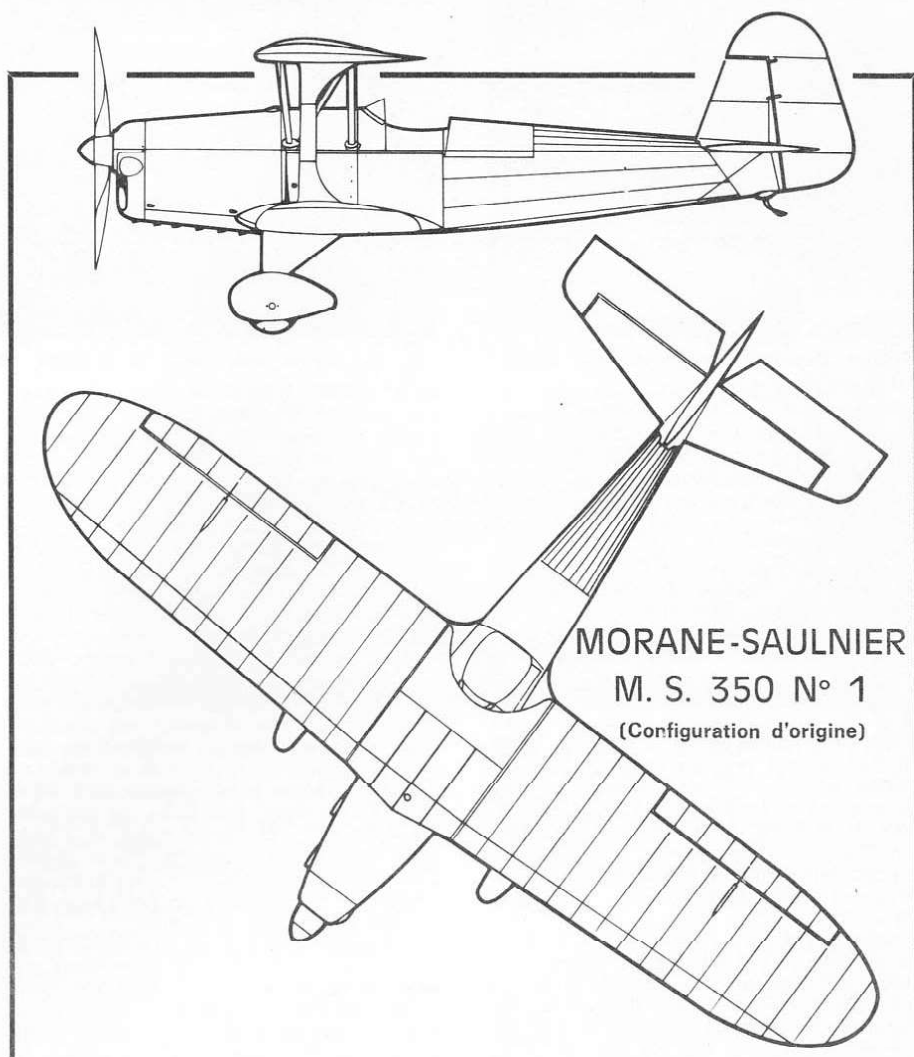
Peint à l'origine tout en « aluminium », le M.S. 350 n'avait pas tardé à « prendre » des couleurs : celles de Détröyat. Mais, par contre, il est un travail que les peintres n'eurent pas à effectuer : tracer les lettres d'identification F-AOOB que lui avaient réservées les services officiels, car le petit Morane n'était pas parvenu à obtenir son certificat de navigabilité au moment où éclata la guerre...

Cependant, Détröyat et le biplan participaient au meeting de Saint-Germain du 17 mai 1936. Puis le 23, ils étaient au Meeting International de Lausanne, organisé par la Section Vaudoise de l'Aéro-Club Suisse. Là, devant une foule évaluée à 25.000 personnes, Détröyat tira un parti stupéfiant des qualités de l'appareil. Sa sensationnelle exhibition lui valut les honneurs d'une interview sur les antennes de Radio-Suisse Romande. Le chef pilote profita de son séjour en terre helvétique pour présenter l'avion au Service Technique Suisse à Zurich-Dubendorff.

Le 21 juin, nouvelle démonstration aux mains de Détröyat, au meeting de Douala-Brayelle, puis le 2 août, à celui de Bernay-Saint-Martin. Par contre, durant les mois qui suivirent, le M.S. 350 ne fit plus guère que quelques vols de mise au point, jusqu'à ce que, courant avril 1937, il soit démonté et renvoyé en usine pour y subir les modifications prévues dès l'année précédente.

Le gouvernail de direction, nanti d'un « tab », était reculé d'une soixantaine de centimètres, la longueur de l'appareil passant de la sorte de 6,40 m à 7,02 m. Le poids à vide augmentait d'une vingtaine de kilos. La ligne se trouvait bien un peu altérée, mais l'avion conservait son élégance.

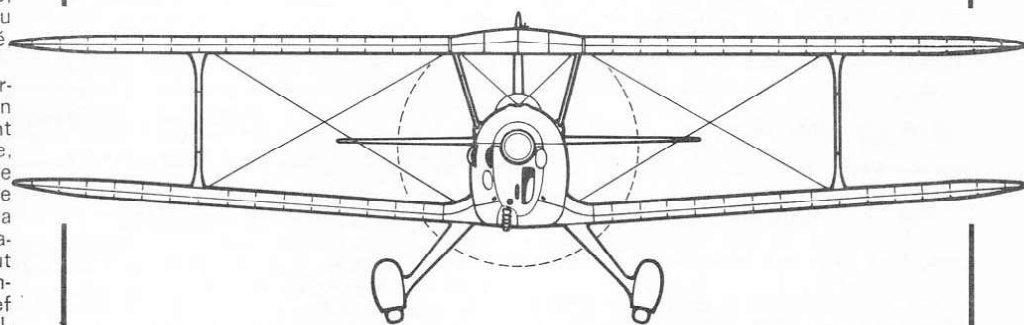
Le M.S. 350 faisait retour au terrain le



MORANE-SAULNIER

M. S. 350 N° 1

(Configuration d'origine)



CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES

Avec moteur Renault 6 Pei ou 6 Q/01 de 220 ch

Envergure	8,40 m	Charge au m ²	48,5 kg
Corde moyenne des ailes	1,35 m	Charge au ch	3,95 kg
Entreplan moyen	1,30 m	Vit. max. au sol (100 m)	255 km/h
Surface portante	19,50 m ²	à 2.000 m	245 km/h
Longueur totale	6,40 m	à 3.000 m	239 km/h
	(puis 7,02 m)	à 4.000 m	232 km/h
Hauteur	2,415 m	à 5.000 m	224 km/h
Poids à vide	720 kg	Temps montée à 2.000 m	5'16"
	(puis 742 kg)	à 3.000 m	8'36"
Poids total (vol acro.)	850 kg	à 4.000 m	12'40"
Charge au m²	43,5 kg	à 5.000 m	18'09"
Charge au ch	3,55 kg	Plafond théorique	7.500 m
Poids total (voyages)	950 kg	Autonomie maximale ...	700 km
	(puis 990 kg)		



Michel Detroyat, le prestigieux pilote...

31 mai. Le 4 juin, Victor Guerreau en reprenait les essais par un vol de dix minutes. Michel Detroyat effectuait également un vol de contrôle.

Une ultime modification de la cellule devait être apportée par la suite : l'aile supérieure fut très légèrement décalée vers l'arrière. Bien que la machine paraisse vraiment « guérie » aérodynamiquement, le parachute de queue fut conservé, à titre de précaution.

Restait encore — et surtout — à mettre au point le carburateur Zenith à membrane, spécialement conçu pour le vol sur le dos. Or, malgré le concours de la maison Zenith, cette mise au point s'avéra particulièrement longue et difficile, et ne put pratiquement jamais être menée à bien. En fait, victime de tout un ensemble de circonstances défavorables, le M.S. 350 était condamné à végéter. Dans le même temps, s'affirmait le succès technique et industriel du biplan allemand d'acrobatie Bucker « Jungmeister ».

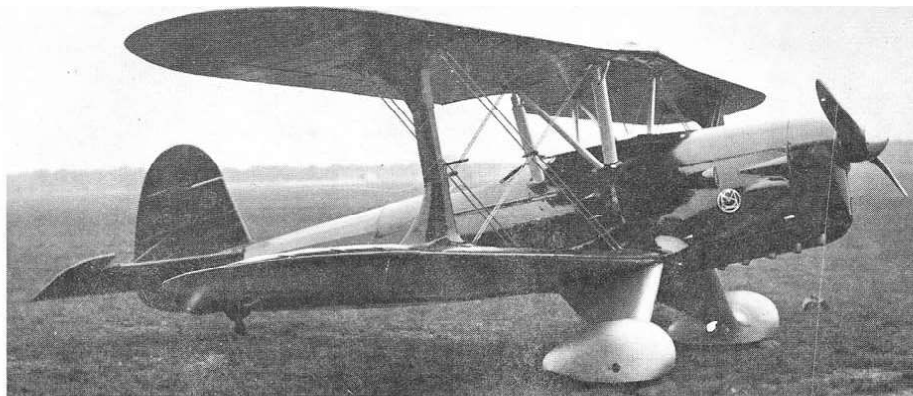
Notons que, dans l'intervalle, le 1^{er} mars 1937, Michel Detroyat avait quitté son poste de chef-pilote du groupe Bréguet-Wibault-Morane. Nommé inspecteur du matériel des S.N.C.A., il était chargé de suivre les essais et vols de mise au point des prototypes de ces sociétés avant leur entrée au C.E.M.A.

Quelques mois plus tard, l'équipe des pilotes d'essais de la firme allait s'enrichir de deux éléments de valeur : Jean Cliquet, qui appartenait en qualité de moniteur à l'Ecole Morane de Villacoublay, le futur chef-pilote ; et Roger Lannay, ex-sous-officier pilote d'essais au C.E.M.A. Tous deux eurent l'occasion de seconder Robert Morane et Victor Guerreau, dans leurs éternels essais du M.S. 350.

Mais ce dernier avait perdu tout intérêt militaire. Et d'autres tâches bien plus urgentes absorbaient la quasi-totalité du temps des pilotes de la firme. L'Europe inquiète, se faisant peu à peu, à l'idée de la fatalité d'une guerre imminente, préparait et fourbissait ses armes. Et, chez Morane-Saulnier, la priorité des priorités allait, bien entendu, aux avions de chasse M.S. 405/406...

Les essais officiels au service technique du M.S. 350 durent être renvoyés à plusieurs reprises, sa mise au point se révélant insuffisante au dernier moment. Son entrée au C.E.M.A. eut lieu, enfin, le 25 octobre 1938. Les vols y furent menés par Victor Guerreau et Roger Lannay. Mais nous l'avons dit, le petit biplan ne parvint pas à obtenir son certificat de navigabilité, bien que la presse spécialisée ait annoncé le contraire, au printemps 1939...

Les mois passèrent, amenant la débâcle



...et son avion noir racé, le Morane Saulnier 350 dans sa première configuration.

de juin 1940... S'ils firent alors main basse sur nombre d'avions français, les Allemands manifestèrent le plus profond mépris pour le Morane 350. Ils s'en débarrassèrent en le poussant dans une clairière !...

Au départ des occupants, Morane-Saulnier reprit peu à peu une grande activité dans son usine de Tarbes-Ossun. En 1951, le chef-pilote Jean Cliquet manifesta le désir de récupérer le biplan de voltige qu'il fit transporter de Villacoublay à Ossun. L'appareil avait passablement souffert de son long abandon aux intempéries. Il fut entièrement remis en état dans les ateliers Morane. Son nouveau propriétaire en effectua lui-même les vols de réception.

Après examen par le service technique de l'aéronautique, une fiche de navigabilité fut établie, et l'avion reçut, le 3 août 1954, le certificat de navigabilité n° 20.240. L'immatriculation F-BDYL lui fut attribuée. Cliquet le fit repeindre en noir, avec des bandes jaunes sur la voilure.

Cependant, absorbé par la mise au point du « Paris », le chef-pilote ne pouvait utiliser de façon rentable le M.S. 350, dont il fut contraint de se séparer. C'est pourquoi une petite annonce du journal « Les Ailes » du 30 octobre 1954 proposait le biplan pour la somme de 3.500.000 frs. Il ne totalisait qu'une centaine d'heures de vol. Mais un matériel aussi spécial est toujours très difficile à vendre, quelles qu'en soient les qualités, et aucun acquéreur ne se manifesta. Le petit biplan reprit alors le chemin de la fameuse école de pilotage Morane de Villacoublay. Courant 1956, le Bureau Véritas enregistrait la mutation au nom du constructeur. En 1962, celui-ci prêtait l'avion au regretté Gérard Verette, pour lui permettre de participer à diverses manifestations aéronautiques en Italie.

Le F-BDYL devait malheureusement être gravement accidenté, le 8 décembre 1964, sur l'aérodrome de Vergiate (aéroparc de la S.I.A.I. Marchetti), alors qu'il était aux mains d'un pilote italien.

L'avion étant trop sérieusement endommagé pour être récupéré, la société Morane-Saulnier décida de l'abandonner, et de demander sa radiation du Registre Français d'Immatriculation. Le Bureau Véritas prononça celle-ci le 3 février 1965...

Par une étrange coïncidence, cette date marquait, jour pour jour, le 29^e anniversaire de l'arrivée de l'appareil sur le

terrain de Villacoublay, le 3 février 1936 !

L'Aéro-Club de Vergiate nous a appris que rien ne subsiste plus maintenant de l'appareil qui a été enlevé, aux fins de démolition, après accomplissement des indispensables formalités douanières.

Ainsi s'est achevée, de façon peu glorieuse, la carrière du Morane 350. Il en est, en somme, des avions comme des humains ; le « facteur chance » influence leur existence. Et il est hors de doute que, s'il avait vu le jour en d'autres temps, ce petit biplan, bénéficiant d'une mise au point à la fois plus rapide, plus assidue et plus poussée aurait été plus facilement guéri de ses graves maladies de jeunesse. Il aurait alors constitué pour Morane-Saulnier, une réussite de plus...

MM. Victor Guerreau et Jean Cliquet, qui ont été si intimement liés à l'histoire du M.S. 350 sont encore parfaitement d'accord pour reconnaître qu'il constituait un excellent avion de voltige. Il était peut-être un peu lourd, mais aurait été parfait, s'il avait pu être équipé d'une hélice à vitesse constante.

DESCRIPTION

Le Morane 350 avait été calculé pour satisfaire aux exigences du Règlement Français de 1935 sur les avions acrobatiques.

C'était un biplan à ailes égales, non décalées (du moins à l'origine). Sa construction faisait appel aux principes depuis longtemps en honneur à Puteaux. Toutefois, la soudure électrique par points y faisait son apparition dans la réalisation des jambes en caisson de l'atterrisseur.

Voilure : La voilure comportait quatre ailes latérales identiques, de forme trapézoïdale, à extrémités elliptiques. Le profil, semi-épais, était bi-convexe, l'avion étant appelé à voler sur le dos. Les deux demi-plans inférieurs étaient raccordés de part et d'autre du fuselage, par de larges congés faisant corps avec les panneaux de recouvrement de la carlingue. Les plans supérieurs se fixaient à un élément central de 1,10 m d'envergure, porté par la cabane. Cet élément constituait le réservoir supplémentaire d'essence, utilisé seulement pour les voyages.

La flèche de la voilure était de 7,58 %, et son incidence de + 3,5 %. Un dièdre assez important affectait l'aile inférieure.

Le haubannage comprenait : une cabane ouverte en « N » ; deux monomâts large-

Repeint par Jean Cliquet, l'avion montre sa dérive reculée et le logement du parachute.



ment carénés, reliant les longerons des ailes supérieures et inférieures; et un croisillonnement en haubans fuselés souples, dans le plan de chaque longeron de voilure. Les ailerons, au nombre de quatre, étaient encastrés, et commandés rigidement par tubes et biellettes.

La structure de la voilure comportait deux longerons en tubes rectangulaires de dural, réunis par des barres de compression métalliques; et des nervures en bois. Celles-ci étaient assez rapprochées (tous les 20 centimètres environ). Le revêtement était en toile.

Fuselage : Un volet aérodynamique, servant à réduire la vitesse de l'avion lors de certaines figures acrobatiques, était disposé sous le fuselage, à l'avant.

Le pilote, installé en arrière de la voilure, bénéficiait d'une excellente visibilité. Le siège permettait l'emport d'un parachute (siège ou dorsal) en soie. Le palonnier était ajustable par le pilote.

Les commandes de vol étaient souples pour la direction, la profondeur et le réglage du plan fixe; et rigides pour le gauchissement. Un coffre, d'un volume de 0,130 m³, disposé derrière l'habitacle, permettait de transporter 15 kg de bagages et 5 kg d'outillage, lors de voyages. L'ossature du fuselage comprenait : quatre longerons en tubes ronds de duralumin réunis par des montants, des traverses et des croisillons. Une carrosserie légère supportait le revêtement. Celui-ci était métallique à l'avant et en toile à l'arrière.

Les empennages, compensés par becs débordants avaient une structure en tubes de dural, et un recouvrement en toile. L'envergure de la profondeur atteignait 3,10 m. Le plan fixe, réglable en vol, était haubanné dessus et dessous.

Groupe moto-propulseur : A l'origine, le M.S. 350 était équipé d'un Renault 6 Pei, de 9,5 litres de cylindrée (6 cylindres en ligne de 120 mm d'alésage pour 140 mm de course), développant 220 ch à



Ces deux vues, montrent les différences entre l'avion dans son état d'après guerre avec son plan supérieur reculé, ci-dessus et dans sa configuration d'origine, ci-dessous.



2.500 tr/mn. Il entraînait une hélice en bois de 2 mètres de diamètre. Ce groupe fit place par la suite, à un Renault 6 Q/01 présentant les mêmes caractéristiques.

L'avion avait été étudié pour pouvoir recevoir également le moteur Salmson 6 Tes, à compresseur centrifuge, de 7,971 litres, à 6 cylindres inversés, de 115 mm d'alésage et 128 mm de course, développant 220 ch à 2.000 tr/mn; 250 ch à 2.500 tr/mn; et 310 ch à 3.000 tr/mn, ce groupe ne fut pas monté.

Le moteur pouvait être alimenté dans toutes les positions par un réservoir de 57 litres, disposé dans le fuselage, au centre de gravité de l'appareil. Un réservoir supplémentaire, d'une contenance de 102 litres, formait, comme indiqué

plus haut, l'élément central de l'aile supérieure. Le réservoir d'huile, de 12 litres, était placé dans le fuselage, derrière la cloison pare-feu.

Train d'atterrissage : le train, à large voie (2,20 mètres), constituait l'une des originalités de l'avion. Chaque demi-train comportait une jambe-caisson en tôle d'acier soudée à l'électricité — articulée en bout du longeron inférieur du fuselage — liée, à l'intérieur du fuselage, à un amortisseur oléo-pneumatique Mercier. Les roues, de fabrication Morane, étaient garnies de pneus ballons de 490x185, et dotées de freins Bendix, à action différentielle, commandés par câbles. La béquille était orientable.

Louis MEURILLON

● la bibliothèque du fanatique ● la bibliothèque du fanatique ● la bibliothèque du

L'AVIATION FRANÇAISE 1914-1940 SES ESCADRILLES - SES INSIGNES

par le Commandant E. Moreau-Bérillon

L'OUVRAGE du cdt Moreau-Bérillon est déjà célèbre avant d'être terminé. Cete étude a, en effet, paru sous forme de sept fascicules qui ont été mis en souscription jusqu'en juin 1969. Depuis ces fascicules sont sortis régulièrement et le huitième et dernier va paraître prochainement. On pourra donc se procurer en intégralité ce document dans les mois qui viennent.

Célèbre déjà car c'est un document inestimable sur l'héraldique de l'aviation militaire que seul un érudit pouvait mener à bien, sans soucis du temps ni de la difficulté des recherches.

Faisons le point : les seules sources de documentation sur les insignes des escadrilles de l'Armée de l'Air étaient jusqu'ici l'Album édité pendant la guerre par Lavauzelle (maintenant introuvable) et les trois fascicules « Escadrilles » du service historique de l'Air. Malgré leur mérite (qui était surtout celui d'exister) ces deux documents (l'un copiant l'autre) ne faisaient plus du tout le point du problème par le mélange de désignation d'unités qu'ils présentaient en des légendes d'un laconisme déroutant, n'excluant pas l'erreur.

Le cdt Moreau-Bérillon a réalisé que ce n'était que par l'étude de la filiation des escadrilles que le destin de l'insi-

gne pouvait être défini. Malgré l'ampleur du travail de recherche et les « trous » existants dans les archives il est venu à bout de son œuvre, car c'en est une...

Avec les renseignements fragmentaires dont dispose l'aérophile moyen, jamais il ne pourrait suivre les changements de désignations qui ont affecté une escadrille. Par exemple l'escadrille 17 de 1914-18 est devenue successivement : 6^e du 5^e R.A.O., 11^e du 33^e R.A.O., 1^{re} du 14^e G.A.A. et 1^{re} du GR 1/14. Cette jonglerie fait partie depuis toujours (et maintenant aussi) du patrimoine national et se traduit simplement par la définition « faire du neuf avec du vieux en changeant l'étiquette »... L'auteur a su tirer au clair cette « Bouillie pour les chats » et ce n'était pas un mince travail.

Le travail parallèle du figuré des insignes avec leurs altérations, leurs suppressions et leurs remplacements a également été mené à bien. Il est fourni par des planches en couleurs qui sont une approche très fine de la réalité.

Enfin nous possédons un travail de référence auquel peuvent se fier historiens et maquettistes sur un sujet parfaitement méconnu et, on peut le dire, délaissé et méprisé par ceux qui étaient incapables d'aller à sa découverte. Nous connaissons parfaitement cet état de fait et notre reconnaissance pour le Cdt Moreau-Bérillon en est encore plus grande. Le prix relativement élevé de la série complète, maintenant qu'elle est hors souscription se justifie pleinement.

On peut se renseigner et se procurer l'ouvrage (prix global 270 F) chez l'auteur, M. Moreau-Bérillon, 43, rue Boissy d'Anglas, 75-Paris-8^e (par correspondance).