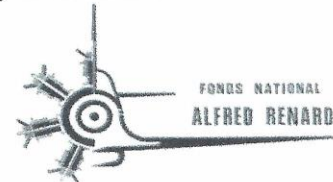


L'ECCE DU FNAR



Les Morane-Saulnier « Parasol »



Ouvriers de Morane-Saulnier devant le portail de la rue Volta - 1911

Créée en 1911 par Léon Morane, son frère Robert et Raymond Saulnier, la firme Morane-Saulnier prend de plus en plus d'ampleur : sur près de cinquante ans, de leurs ateliers situés au n° 3 de la rue Volta à Puteaux, non loin de Paris, sortiront plus de septante prototypes et

environ huit mille avions de série, exportés dans près de quarante pays.

Le premier avion sortira en 1911, le monoplan monoplace 'type A', propulsé par un moteur rotatif 'Le Rhône de 50 ch'.

Après son premier vol, le 02 octobre 1911, l'avion révèle ses qualités, dont son excellente maniabilité et stabilité en vol, ce qui pousse l'armée française à commander treize appareils la même année et également la Russie, avec cinq appareils.

La Roumanie emboîtera le pas avec l'achat de deux avions 'type F' aux caractéristiques et à l'aspect très rapprochés.

Toujours en 1912, l'usine sort ses monoplans 'type G' et ses monoplaces 'type H', avions qui se distingueront, l'année suivante, dans de nombreuses manifestations et des compétitions aériennes, remportant ainsi quarante-cinq records

Les commandes ne cessent d'augmenter de partout. La Grande-Bretagne commande nonante-cinq exemplaires de 'type H' et vingt-six de 'type G' à moteur 'Le Rhône de 60 ch' pour certains et moteur 'Le Rhône de 80 ch' pour d'autres.

1913 voit la naissance dans les ateliers de Puteaux du premier avion Morane-Saulnier à aile haute, dit 'Parasol'. C'est le 'type L'.

Ce type deviendra la marque de fabrique de la société Morane-Saulnier pour plus de vingt ans. Aujourd'hui encore, lorsque l'on

parle d'avions MS (*Morane-Saulnier*), on pense 'Aile Parasol'. L'armée turque passe commande pour une cinquantaine d'avions. Réputé pour sa facilité à être piloté, son agilité, sa vitesse et sa robustesse, le 'type L', sera commandé, en 1914, à plus de six cents exemplaires, par les forces aériennes françaises, britanniques et russes.



Morane-Saulnier 'type L'



Morane-Saulnier MS 130

1914 est aussi l'année où seront fabriquées les versions 'type LA et P'.

Plus grands, mieux armés et plus rapides, cinq cents soixante-cinq seront fabriqués pour être utilisés comme avions de reconnaissance aérienne durant la guerre 14-18.

Également sorti des ateliers de Puteaux, le Morane-Saulnier 'type N', qui, avec son capotage d'hélice et son

fuselage lisse de section circulaire, était une réussite au niveau aérodynamique et maniabilité, surtout pour l'époque. Malheureusement, il n'était pas fort apprécié par les pilotes : vitesse trop élevée à l'atterrissage, pilotage délicat pour qui n'était pas expérimenté, nombreux accidents.



Morane-Saulnier MS 230

tionnel dans l'armée de l'air et l'aéronautique navale françaises jusqu'en 1935 (*Cet avion est visible au Musée royal de l'Armée à Bruxelles*). De son succès, naissent des versions améliorées comme les 'MS137, MS138, MS139 et MS230'. Produit à plus de mille exemplaires, le 'MS230' deviendra, grâce à son extraordinaire maniabilité, sa robustesse et sa fiabilité, l'appareil d'entraînement et de voltige le plus populaire dans la période de l'entre-deux-guerres.

Une version plus allongée avec un moteur Salmson de 135 ch, le 'MS315' et sa version améliorée, le 'MS317' à Moteur Continental de 230 ch rejoindront l'armée de l'air française jusqu'à la fin des années quarante.

Le MS317 diffère du MS315 par le fait qu'il possède une roulette de queue à la place d'un patin et que son

train de roues est équipé de freins hydrauliques. Cette dernière série clôturera la série des avions Morane-Saulnier à aile parasol.



Morane-Saulnier MS 230

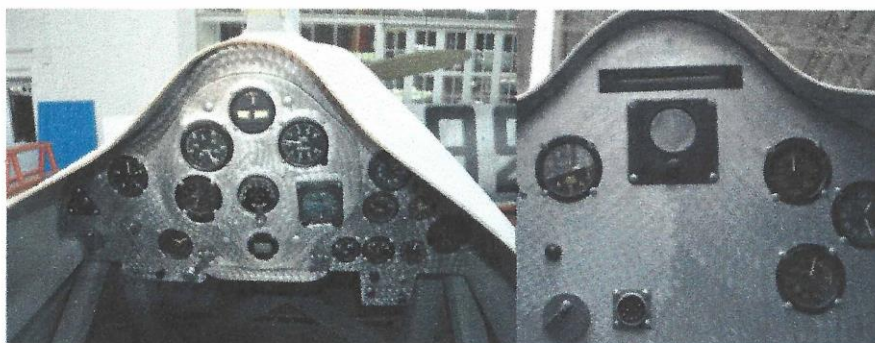
Nous voici en 1925. Morane-Saulnier sort le 'MS130'. Avec son moteur Salmson de 230 ch et son aile parasol en forme de flèche, il est considéré comme étant l'un des plus grands succès commerciaux et techniques de l'aéronautique française des années vingt. Utilisé pour la formation des pilotes, il sera opérationnel

Plus tard, d'autres types d'avions à moindre succès seront conçus par la firme qui déposera son bilan en 1962 et sera reprise par Potez.
Né à Paris en 1885, Léon Morane est décédé le 9 octobre 1918.
Né à Paris en 1886, Robert Morane décèdera le 28 août 1968.
Né à Paris en 1881, Raymond Saulnier décèdera le 4 mars 1964.

Alain Delannai

Le mot du président

Faits et évolutions du moment



Concernant la réplique en bois du R-31, les deux tableaux de bord avec leur équipement ont été placés dans les cockpits en 2024 ; les armatures des

saute-vents sont en cours de fabrication ; l'empennage peint est partiellement décoré : le grand projet avance donc doucement vers sa finalisation ; la peinture définitive du fuselage est prévue.

Le stand « Atelier Renard » est maintenant régulièrement entretenu par des membres bénévoles et une vidéo de photos et texte est prête dans un fichier à installer dans un équipement TV qui sera placé bientôt à la vitrine du stand pour être commandé manuellement par un visiteur.

La plupart des archives disponibles de la firme aéronautique ont été numérisées et un classement plus précis des documents originaux est en cours.

Cette dernière année, notre Secrétaire général , Alain Delannai, a progressivement transféré sa fonction, pour raison de santé, à notre nouveau Secrétaire général , Marc Lecocq, à qui nous souhaitons plein succès pour promouvoir l'Association FNAR.



A tous, je souhaite une heureuse année 2025 avec la meilleure santé possible et beaucoup de satisfactions personnelles.

Alfred-François Renard

Président.