Le Morane 733 "Alcyon"

MAX SIFFRE

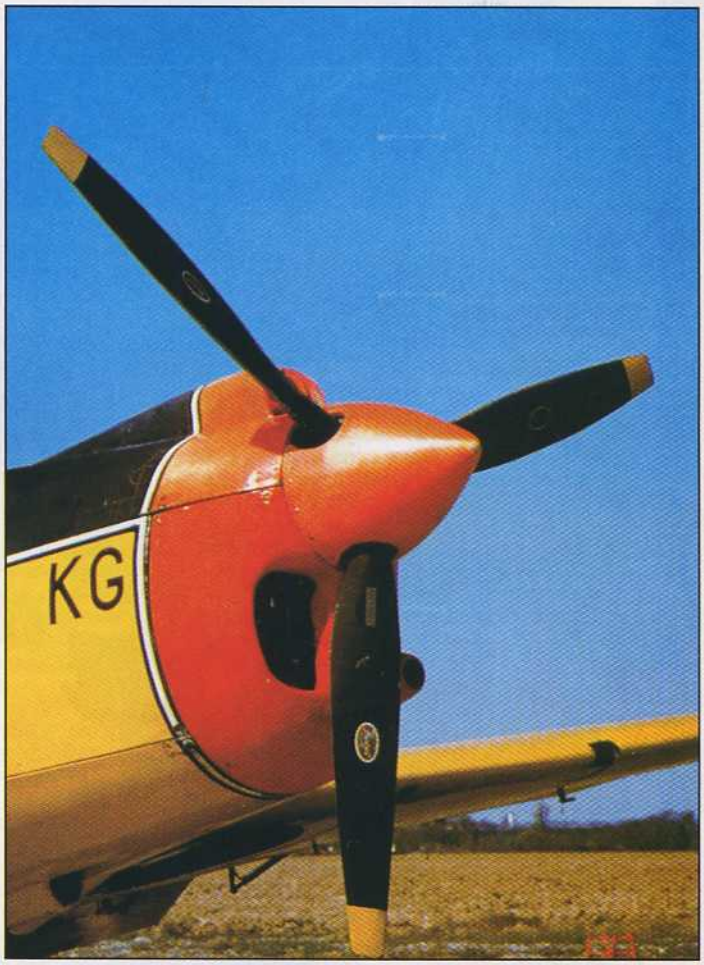
Tout comme le modéliste garde un souvenir ému de son premier modèle, les pilotes "grandeur" qui ont fait leurs premières armes à bord du 733 ne sont pas prêts de l'oublier. L'un d'eux, Max Siffre, modéliste à ses heures, ne s'est pas trop fait prié lorsque nous lui avons demandé de nous parler de l'avion, qui a accompagné ses débuts à l'Aéronavale. Nous lui laissons la parole.

Cet article aurait pu s'intituler «il faut être patient». En effet, le début de cet article a été proposé à M.Bayet, fondateur du MRA, en 1967. A l'époque cela ne correspondait pas au style de la revue. Heureusement pour moi, et j'espère aussi pour vous, Roger Kaci m'a signalé qu'il était intéressé par cet oiseau devenu rare.

Le Larousse vous dira l'Alcyon est un oiseau fabuleux d'heureux présages. Le MS733 n'est pas fabuleux par ses performances mais elles sont très correctes compte-tenu de sa puissance modeste. La ligne est agréable à l'œil et sa robustesse est sécurisante. Pour la voltige, il est un peu sous motorisé pour faire des championnats mais il est très agréable dans les figures classiques en douceur. Il vrille remarquablement. Pour des centaines de pilotes, c'est le plus beau car c'est le premier avion : l'avion du premier solo. Pour la robustesse, j'ai eu l'occasion de l'apprécier lors d'une panne moteur suivie d'un atterrissage train rentré dans un champ, la seule difficulté ayant été d'arriver au téléphone d'une ferme malgré deux chiens de garde très hargneux.

Le MS733 est l'aboutissement du programme d'avion-école de 1948-1949 qui a débuté avec les prototypes MS730-731-732. Je ne m'étendrai pas sur le côté historique qui a déjà été traité dans d'autres revues non modélistes. Cet article est centré sur les A N733 de l'aéronavale numérotés de 160 à 199. Ils ont été livrés en 1957 à l'escadrille 51S de la base de Khouribga (Maroc) pour remplacer les Stampe et les Nord 1002. Après la dissolution de la 51.S en avril 1961, les AN733 furent utilisées comme avions de liaison notamment dans les escadrilles 3S, 10S, 31S, 50 S...

Les avions de la 51.S étaient peints en gris métallisé. Seul le capot inférieur était en métal brillant, le dessus étant noir mat. Les extrémités des pales d'hélices sont jaunes. Le lest de 13 kg, rouge, que l'on voit sur quelques avions civils, monté à l'extérieur du fuselage n'était pas visible sur les avions de la marine car il était vissé à l'intérieur du couple portant l'empennage. Les cocardes étaient à l'endroit habituel. Peu de temps après le retour des AN733 en France, la décoration change. La gou-



verne de direction redevient grise, le numéro de l'avion est peint de chaque côté du fuselage à la place du nom de l'escadrille. Ce même numéro remplace la cocarde sur l'aile droite et sous l'aile gauche. Quelques avions AN furent rachetés par la SFA (ex SALS- SFATAT).

Lors des révisions, les hélices bipales Ratier n'étant plus disponibles, elles furent remplacées par des tripales Hartzell beaucoup moins performantes. Ce qui permit à des cellules déjà déformées et alourdies utilisées en triplace de devenir des vrais petits vieux à piloter. Par la suite quelques privés rachetèrent les 733 du SFA par l'intermédiaire des domaines. Ils furent souvent peints de manière très folklorique, certains ont même eu la gueule de requin des Tigres volants. Il y en a même eu aux couleurs de la 52 S une escadrille qui n'a jamais eu de 733. Il y a eu probablement une confusion avec les MS474 de la 52 S, avion que je peux vous décrire s'il reste de la place dans le MRA.

Par nostalgie j'ai dessiné l'insigne de la 51 S mais cet insigne ne fut jamais peint sur les 733. Mais ceux de la 3S et 10S furent effectivement portés.

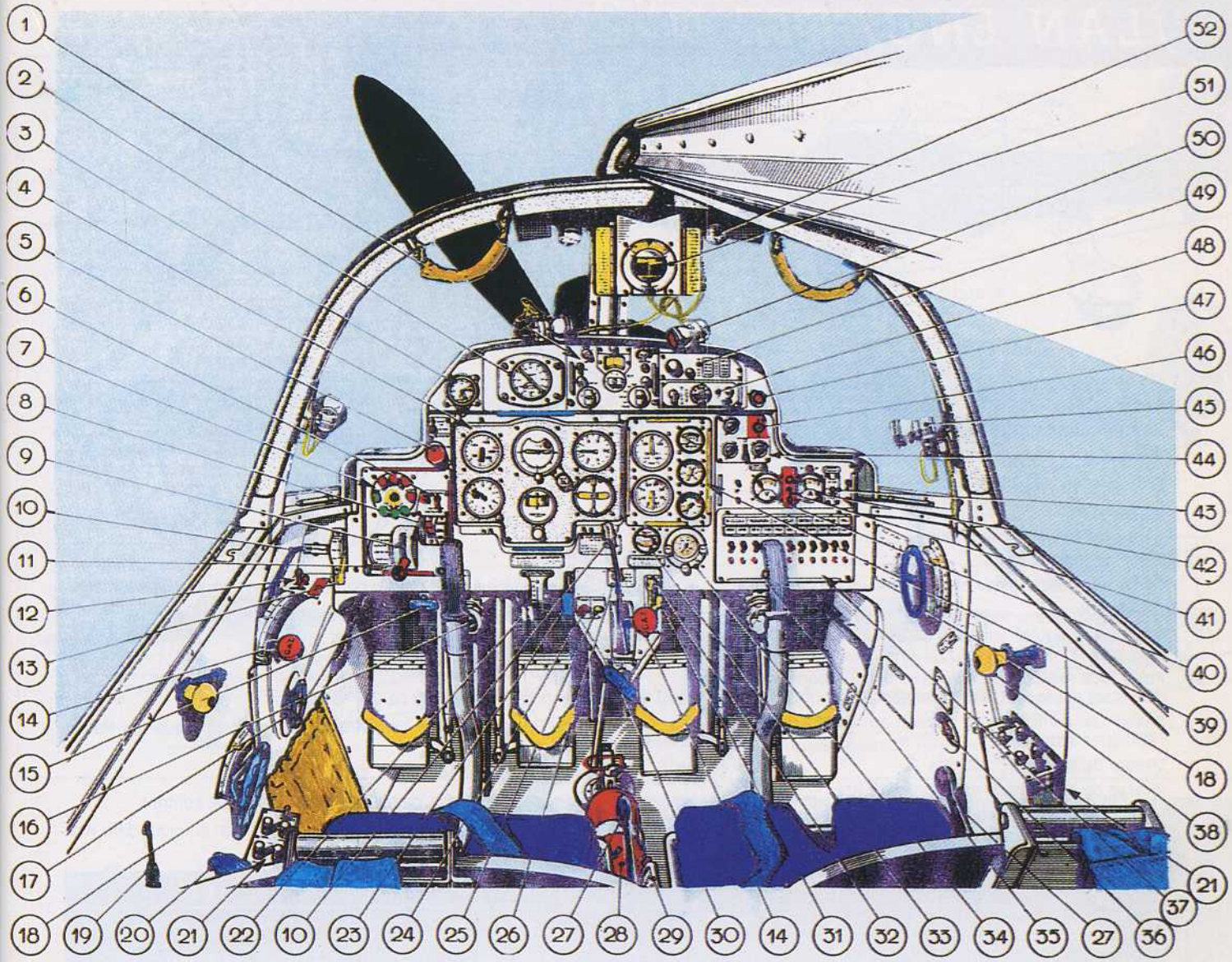
L'ensemble de la production des MS733 fut de 214 exemplaires y compris les quinze de présérie, les quarante de l'A.N, les sept cambodgiens, les marocains, les civils et ceux de l'armée de l'air utilisés en majorité à l'école de Salon. Le SFA en a plus de soixante dix exemplaires.

Le point de vue de la rédaction.

Voici un sujet original peu reproduit en maquette. Bien que la construction du MS 733 ne soit pas très compliquée, il va sans dire qu'elle est hors de portée d'un modéliste débutant, la conception d'un tel modèle requérant une certaine expérience. Compte-tenu des formes de l'avion, une construction de type "monocoque" s'impose.

La seule difficulté concernera la confection de la verrière. Dans le cas où un lecteur connaîtrait quelques problèmes à ce sujet, nous nous ferons un plaisir de l'assister. Les flancs du capot, totalement développable, rendent sa confection assez facile.

Comme profil, nous verrions bien un NACA 2415 calé à 1°5. Comme c'est la règle avec ce type de modèle, nous ne choisirons pas une échelle de reproduction trop réduite, sous peine de connaître quelques soucis avec un avion trop chargé, l'échelle du 1/7 étant le minimum à envisager en prévoyant la version à train fixe.

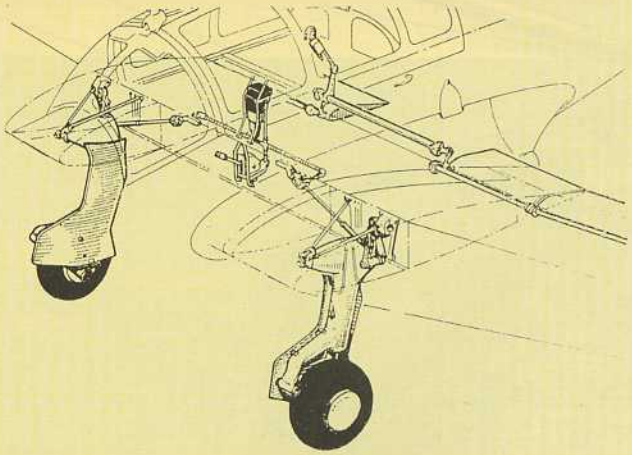


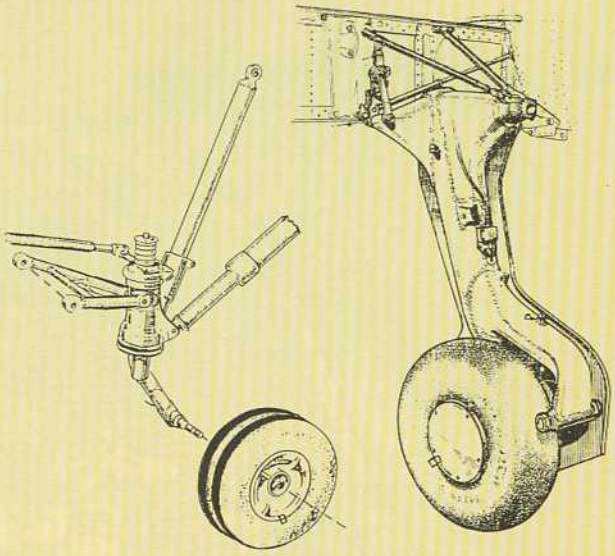
1- Boîtier de cde (radio-Compas).
2- Indicateur (Radio-Compas).
3- Montre.
4- Ensemble des contrôleurs de vol.
5- Clignoteur de train d'atterrissage
6- Cde de réchauffage antenne d'anémomètre.
7- Tableau de contrôle position du train.
8- Cde des volets de courbure.
9- Cde normale de train d'atterrissage.
10-Cde de régulateur d'hélice.
11- Annulation de sécurité du train.
12- Cde de phare et feux de signalisation.
13- Sélecteur de magnétos.
14- Cde de gaz.
15- Cde de réchauffage carburateur.
16-Cde de frein de parking sur réglage pédalier.
17- Blocage de la manette de gaz.
18-Cdes de tab de profondeur.
19- Fiche de raccordement pour équipement de tête (radio).
20- Cde de tab de direction.
21- Commutateurs téléphoniques.
23- Cde d'étouffoir.
24- Cde de démarreur.
25- Cde d'injection essence.
26- Cde de pompe d'amorçage essence.
27- Levier de réglage des sièges.
28- Extincteur de cabine.
29- Cde mécanique de secours du train d'atterrissage.
30- Cde de robinet d'essence (réserve normale).
31- Cde de robinet d'essence (coupe-feu).
32- Cde de robinet d'huile (coupe-feu).
33- Jaugeur d'essence.
34- Distributeur d'air comprimé.
35- Boutons d'alternat radio (sur les deux manches).
36- Robinet de purge de canalisation statique (circuit anémométrique).
37- Tableau de disjoncteurs secondaires.
38- Poignées de verrière.
39- Tableau de contrôle moteur.
40- Voltmètre.
41- Disjoncteur principal.
42- Ampéremètre.
43- Interrupteur "Détresse génératrice".
44- Tableau de cde d'éclairage (vol de nuit).
45- Lampes rouges (gauche et droite).
46- Lampe de signalisation "incendie".
47- Cde d'extincteur de G.M.P.
48- Tableau de cde "poste radio V.H.F.".
49- Boîtier d'éclairage (radio-compas).
50- Lampes U.V.
51- Compas
52- Cdes d'aération cabine (froid).

L'auteur aux commandes d'un MS 733.

Lors d'un vol, en 1958, j'ai laissé tomber mon crayon. J'allais me pencher pour le récupérer, lorsque mon moniteur préféré, l'O.E. Bartholomei, prit les commandes et me dit :

PLAN ENCARTÉ N°2





Envergure en projection horizontale ..... 11,290 m

Longueur totale :

- en ligne de vol (hélice Ratier) ..... 9,500 m
- sur les trois roues ..... 2,550 m

Garde de l'hélice pneus et amortisseurs écrasés

En ligne de vol ..... 0,235 m

Poids à vide équipé (circuit huile et hydraul. Pleins. Réservoirs vides. Trois coussins) ..... 1286 kg

Poids total max. admissible en surcharge (convoyage triplace 235 litres essence. Glaces oranges. 20 kg bagages) ..... 1800 kg

Poids max. admissible en mission acrobatique biplace (200 litres essence) ..... 1650 kg

Vitesse de croisière : 110 Kts

Vitesse de décrochage tout sorti : 42 Kts

Moteur Potez 6DO 2A de 240 CV à 2530 t/m.

L'aile est calée à + 4° pour la partie centrale +1° pour les saumons.

Epaisseur relative 13% à l'emplanture et 11% aux saumons.

L'empennage horizontal est calé à –1°.

Centrage de 22% à 30%.

L'axe moteur est décalé de 2,5° à droite.

Hélice Ratier 2304 de diamètre 2,250 m (hydraulique) ou Ratier 2305.

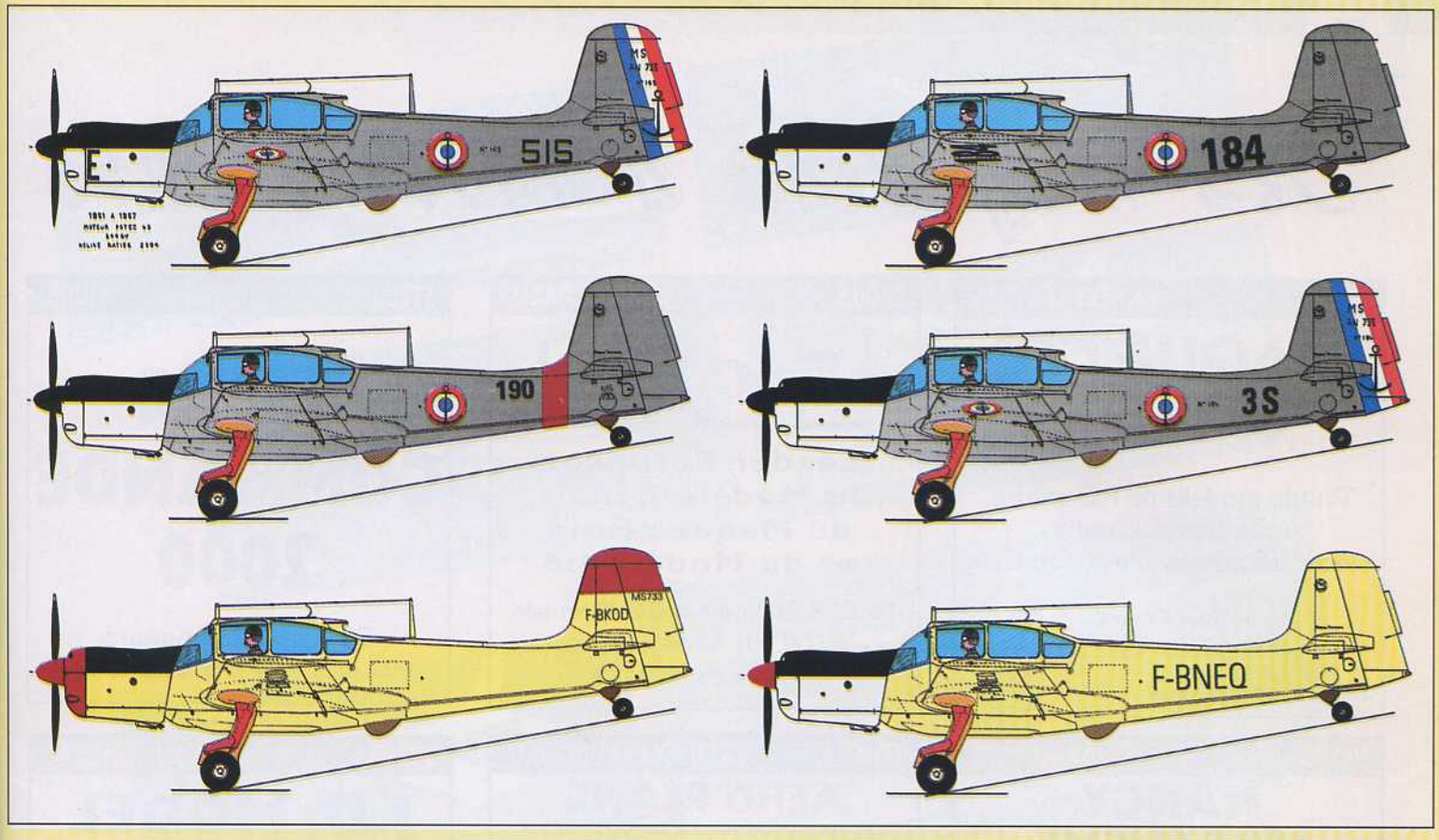
Braquage des volets 0, 16°, 32°.

Dièdre de l'aile : 12% partie extérieure, 0% partie centrale

Dièdre de l'empennage : 12%, vitesse maximum en piqué 180 Kts

Suggestions d'échelle pour maquettes

Echelle	1/5	1/6	1/7
Envergure	2.26 m	1.88 m	1.61 m
Surface (env)	84 dm^2	56.52 dm^2	41.5 dm^2
Masse envisageable	7 à 10 kg	5.6 kg	2.9 kg
Charge alaire	83 à 120 g/dm^2	100 g/dm^2	70 g/dm^2
Motorisation	30 à 45 cm^3	18 cm^3 2t ou 20 cm^3 4t	7.5 cm^3 2t ou 8 à 11 cm^3 4t



Escadrille 51 S