

Morane-Saulnier MS-315

En 1931, l'état-major de l'Armée de l'Air émit un cahier des charges relatif à un avion d'entraînement intermédiaire biplace sous la désignation d'E2. En fait, celui-ci visait clairement l'avionneur Morane Saulnier qui avait alors le soutien politique et économique de Paris. Le constructeur proposa un avion dérivé de son MS.300 de formation civile et de tourisme, sous la désignation de **MS.315**.



© Patrick Perrier, février 2015

Celui-ci se présentait sous la forme d'un monoplan à aile haute parasol monomoteur construit en bois entoilé et métal. Le **MS.315** possédait un train d'atterrissage tricycle fixe à haubans et un empennage classique. Sa propulsion était assurée par un moteur en étoile Salmson 9Nc d'une puissance de 135 chevaux entraînant une hélice bipale en métal. Dénudé d'armement le MS.315 disposait d'un cockpit biplace en tandem à ciel ouvert. C'est sous cette configuration que le premier des quatre prototypes réalisa son vol inaugural en octobre 1932.

Si extérieurement, il ressemblait fortement au MS.230, il faut souligner que le **MS.315** était légèrement plus grand mais moins puissant. Cependant, il possédait des capacités accrues de voltige aérienne par rapport aux autres avions d'entraînement, notamment en raison de son rapport masse-puissance et de son architecture générale. L'Armée de l'Air acheta rapidement une centaine d'exemplaires. En 1936, lorsque Léon Blum accéda à la tête de l'état, au moment du Front Populaire, il chargea son ministre des sports Jean Zay de développer le principe d'Aviation Populaire. Cette politique visait à l'installation large et généralisée de l'aviation de tourisme et de loisirs en France, pour tous et avec le moins de difficulté possible. Jean Zay s'appuya notamment sur les productions de Morane Saulnier et passa commande au nom de son ministère pour une cinquantaine de **MS.315** qui devait servir à la formation générale des futurs pilotes. Bien que civils ces avions appartenaient à l'état et qu'ils pouvaient être utilisés par les militaires en cas de guerre. La même année, une trentaine de **MS.315** fut achetée par l'Aéronautique Navale pour la formation initiale de ses futurs pilotes. Les marins français achetèrent également cinq **MS.316**, une version modifiée avec un moteur en V construit par Régnier d'une puissance légèrement supérieur. Les MS.316 de la marine française volaient surtout pour des missions de tractage de cibles et de liaisons. Ni les MS.315, ni les MS.316 de la Marine ne pouvaient être déployés sur porte-avions.

Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclata en septembre 1939, le **MS.315** était le principal avion d'entraînement initial et intermédiaire en service en France. Cet avion était alors toujours en cours de production. Les écoles de l'Armée de l'Air utilisaient un nombre important d'avions de ce type, puisque environ 300 étaient alors en service sous la cocarde tricolore.



Quelques mois plus tard, environ 150 de ces **MS.315** avaient changé de livrées, en effet l'Allemagne venait d'écraser la France, et la Luftwaffe saisissait cet avion en masse pour ses écoles de formation. Le monoplan d'entraînement de Morane Saulnier fut l'un des avions les plus saisis par les nazis, avec notamment le [Caudron Goéland](#) de transport léger. Les MS.315 allemands volaient fréquemment aux côtés des Heinkel He 46.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'Armée de l'Air exsangue avait un besoin impératif en avions de tous genres, et c'est dans cette optique que Morane Saulnier livra un lot de 33 **MS.315** entre juillet 1945 et mars 1946 pour les besoins de formation initial des aviateurs français. C'est ainsi que ce monoplan parasol demeura en service dans l'Armée de l'Air jusqu'en 1960. En outre, des MS.315 datant de l'Aviation Populaire volaient encore dans l'Armée de l'Air aux côtés de [Tiger Moth](#) cédés gracieusement par la RAF.



Mais l'aventure du **MS.315** ne s'arrêta pas là. En effet, en 1961 les usines de Morane Saulnier reprirent quarante avions et les motorisèrent avec des Continental W-640K de 220 chevaux. Avec ces moteurs américains, les avions devinrent des **MS.317** qui servirent principalement comme remorqueurs de planeurs, y compris pour l'Armée de l'Air. Cette dernière retira ses derniers MS.317 en 1969, les remplaçant par des monoplans à aile basse Rallye plus modernes, eux aussi développés par Morane Saulnier. Lorsque les derniers MS-317 quittèrent le service actif, ces avions avaient une cellule vieille de 37 ans. Une bien belle longévité...

Source : <https://www.avionslegendaires.net/avion-militaire/morane-saulnier-ms-315-ms-317/>

The **Morane-Saulnier MS.315** was a primary training monoplane designed and built in France by [Morane-Saulnier](#).

Development

The MS.315 was developed from the earlier [MS.300](#) primary trainer and related variants and first flew in October 1932. The MS.315 is a parasol-wing monoplane with a tailskid, with divided main landing gear, and powered by a 135 hp (101 kW) [Salmson 9Nc](#) radial engine. A production run of 346 aircraft followed the four prototypes (including 33 built after the Second World War). Five high-powered **MS.317/2** variants were also produced for the civil market, and a single **MS.316** was built, powered by a [Régnier](#) inverted Vee engine. In the 1960s 40 MS.315 used as civil glider tugs were modified with a 220 hp (164 kW) [Continental W670-K](#) radial engine and re-designated the MS.317.

Specifications (MS.315)

General characteristics

- **Crew:** 2
- **Length:** 7.60 m (24 ft 11.25 in)
- **Wingspan:** 12.00 m (39 ft 4.5 in)
- **Height:** 2.80 m (9 ft 2.25 in)
- **Wing area:** 21.60 m² (232.51 sq ft)
- **Empty weight:** 548 kg (1,208 lb)
- **Gross weight:** 860 kg (1,896 lb)
- **Powerplant:** 1 × [Salmson 9Nc](#) radial engine , 101 kW (135 hp)

Performance

- **Maximum speed:** 170 km/h (106 mph, 92 kn)
- **Service ceiling:** 5,500 m (18,045 ft)

Source : https://en.wikipedia.org/wiki/Morane-Saulnier_MS.315