

# Les avions de Mourlot

## alias Max Williams!

Vers les années 85, revenant de vacances, il me prit l'idée saugrenue de faire un détour par Brienne où devait se trouver un Musée du RSA dont je n'avais qu'une très vague idée. Sur place, j'ai trouvé un grand hangar désert, ouvert à

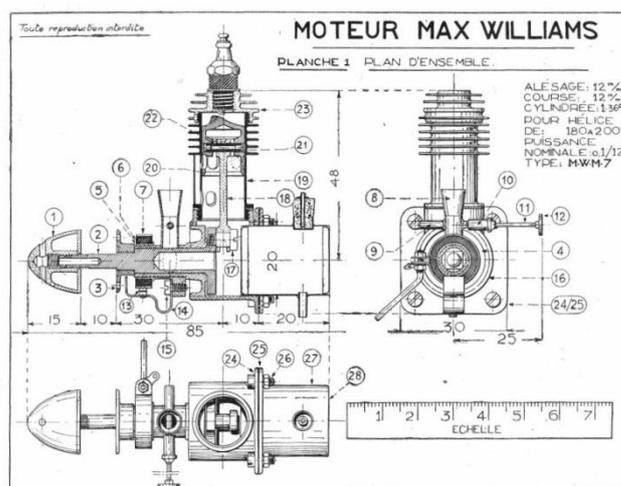
tous les vents et rempli d'avions dont plusieurs m'étaient inconnus. J'ai pris toutes les photos dont je disposais (si j'avais eu alors un appareil numérique, j'en aurais pris des centaines, quel regret !). Il y avait là en particulier un petit avion bleu fort plaisant, malheureusement sans moteur, et que je pris pour le Fleury Vedette. Ayant sous la main un mètre-ruban et quelques bouts de carton, j'en griffonnai, sur mes genoux, de nombreuses mesures, dans le but d'en faire un plan et c'est resté dans un classeur pendant de nombreuses années. Par contre l'identification exacte fut assez rapide, l'avion étant cité dans quelques articles sur le musée. Je finis par faire mon plan, mais le nez restait une énigme, je le fis à mon idée, fort court, ce qui se révéla plus tard très inexact.

Je sais très peu de chose sur Max Williams lui-même. Au hasard d'un de ses articles, il indique avoir été apprenti-mécano en 1911 aux Avions Moreau Frères. Cela le ferait naître vers 1895-98, connaître le mouvement Pou alors qu'il était déjà quarantenaire et diffuser ses plans d'avions à près de 60 ans.

La première fois que j'ai tapé « Max Williams » sur Internet, j'ai obtenu l'image d'une voiture à pédales. En effet le prolifique Mourlot de son vrai nom (mais signer Max Williams, ça fait quand même plus moderne !) a publié au moins un livre sur le sujet des voitures à pédales, voiturettes et remorques, et bien d'autres choses, et diffusé leurs plans dans des revues de bricolage populaires comme "Tout Le Système D".



Il a probablement construit aussi des modèles réduits, mais je n'en ai pas trouvé trace. Par contre on trouve les plans de ses moteurs et leur construction détaillée dans l'Air pour les Jeunes (n° 72 03/1942) ou encore, dans Système D, pour un diésel (1,35 cm<sup>3</sup>) en 01 et 02/1947.



Je n'ai pas retrouvé ses premiers articles aéronautiques parus dans l'Aéro dans les années 30. Après avoir été séduit par le mouvement Pou du Ciel, il était devenu un adversaire acharné de Mignet. Doué d'un beau talent polémique et d'une plume acérée, bien que reconnaissant l'enthousiasme de Mignet, il ne cessa de pointer son apeuprisme, plus particulièrement dans le calcul des efforts. Profitant de l'inactivité forcée de la période de guerre, il régla ses comptes avec Mignet dans une série d'articles intitulée "le Pou du Ciel est-il un appareil dangereux?" dans la revue L'Air (n° 523 et suivants 1942-43). Il faut bien constater que les solutions qu'il préconisait, comme l'écartement des plans, la commande rigide de l'incidence et le rehaussement du train finirent par être adoptées par Mignet qui les avait toujours prétendu inutiles.

A partir de juin 1942, il commence, dans l'Air, une série d'articles intitulés "L'Aviation d'Amateur est-elle Possible", qui suscita bien des espoirs chez les amateurs qui attendaient avec impatience la fin des restrictions. Il y faisait le point des possibilités de l'époque, en général avec logique et bon sens, bien qu'il se soit intéressé à l'Aérotech qui devait supprimer la