

Les avions Nieuport-Delage

Par Gérard Hartmann



*Le Nieuport-Delage NiD-29 V n° 10 vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett 1920, piloté par Joseph Sadi-Lecointe.
(Catalogue constructeur).*

Nieuport-Astra

En novembre 1917, les usines Nieuport d'Issy-les-Moulineaux emploient 3 600 ouvriers sur sept ateliers de 4 500 m². Les usines Astra de Billancourt ont suivi la même évolution et l'atelier d'Argenteuil (ex Tellier) est devenu une usine. En effet, en août 1918, Alphonse Tellier dont la santé se détériore vend ses ateliers du quai de Seine à Argenteuil à la Société Nieuport.

Le même mois, le NiD-29 C1, meilleur appareil jamais réalisé à Issy-les-Moulineaux chez Nieuport, débute ses essais.



Avions Nieuport utilisés par l'aviation américaine en France, 1918.

Le 24 novembre 1919, Henry Deutsch de la Meurthe propriétaire de l'ensemble de ces usines meurt à 73 ans au château de Romainville à Ecqueville (Yvelines). Forts des licences de fabrication vendues à l'étranger et des revenus pétroliers (la famille créa la première essence d'aviation en France, la société des pétroles Jupiter, base de la société Shell en France), ses héritiers injectent des millions de francs dans la Compagnie Générale Transaérienne, 1^{re} compagnie française de transport aérien, fondée en 1909, la Société Astra (ballons et dirigeables militaires) et la Société anonyme des avions Nieuport.



Locaux commerciaux de la Compagnie Générale Transaérienne de l'aéroport international du Bourget en 1919.

Comme toute la construction aéronautique française, Nieuport est frappé par les taxes de guerre votées en avril 1920 et la société est menacée de disparition. Des 4 200 ouvriers employés dans les usines d'Issy-les-Moulineaux en octobre 1918 ne subsistent plus que 650 personnes en 1923. Ce sont les capitaux nouveaux des actionnaires (en particulier la famille Deutsch de la Meurthe), le succès du NiD-29 C1 et les ventes à l'étranger qui vont la sauver de la disparition.

NIEUPORT-ASTRA

NIEUPORT, ASTRA & C^{ie} GÉNÉRALE TRANSAÉRIENNE
RÉUNIES

Société Anonyme au Capital de 38.000.000 de Francs

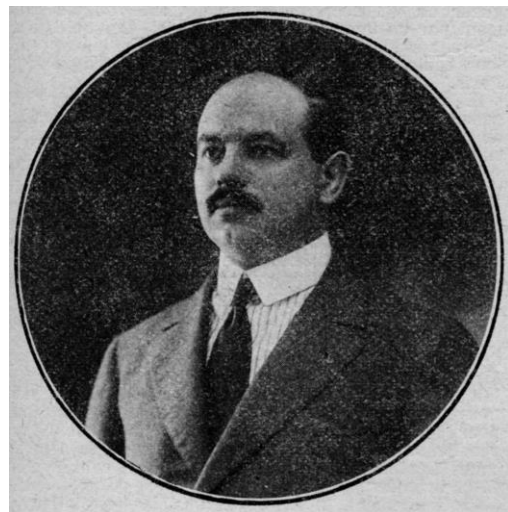
Scoutplane "NIEUPORT-DELAGE"

CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES :
Avions, Hydravions, Dirigeables, Sphériques

CONSTRUCTIONS NAVALES (Bois et Acier) :
Yoles, Canoes, Canots Automobiles, House-Boats
Bateaux Coloniaux, Chalands, Remorqueurs, etc.

SIEGE SOCIAL :
46, 48 et 50, Boulevard Gallieni, ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine) FRANCE
TÉLÉPHONE : Ségur 56-94, 60-24, 60-25

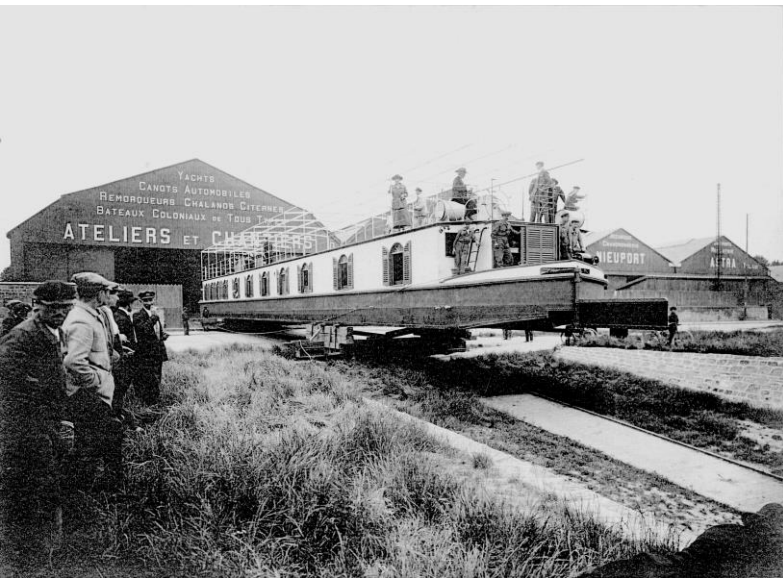
Le 25 septembre 1920 à Etampes, Kirsch (1892-1969) sur Nieuport 29 bat le record du monde de vitesse, avec 269,058 km/h. (Paru dans *La renaissance de l'art français*, sept. 1923).



Gustave Delage. (*L'Aérophile* 1^{er} janvier 1921).

Les avions NIEUPORT-DELAGE

En août 1921, la raison sociale de Nieuport ou Astra-Nieuport devient Nieuport-Astra, les avions des Nieuport-Delage (NiD-xx et non plus Nie-xx) pour distinguer la production française des Nieuport britanniques.

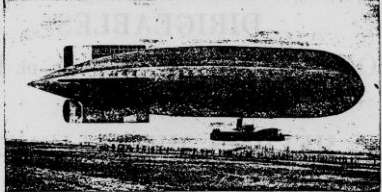


Les chantiers Claparède quai de Seine à Argenteuil, à gauche et à droite les chantiers Nieuport-Astra, 1920.

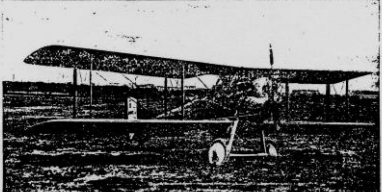
NIEUPORT-ASTRA

NIEUPORT, ASTRA et C^{ie} G^{le} TRANSAÉRIENNE Réunies

Société Anonyme au Capital de 38.000.000 de francs



AVIATION — AÉROSTATION



L'AVION le PLUS RAPIDE du MONDE
est un NIEUPORT-DELAGE

L'AVION qui est MONTÉ le PLUS HAUT
est un NIEUPORT-DELAGE

46, Boul' Gallieni, ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine) Télép. : Saxe 60-24

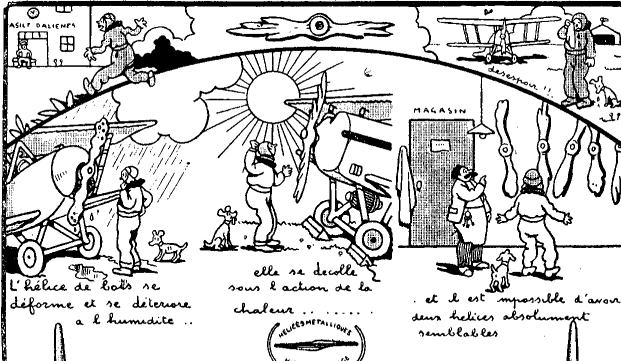
Publicité Nieuport-Astra, décembre 1921.

Sous la houlette de Gustave Delage, la société Nieuport-Astra va créer en dix ans une famille extraordinaire d'avions de toutes sortes, de combat, de transport, de course, sanitaires, coloniaux, des hydravions, des hydroglisseurs et même par obligation des bateaux.

Gendre de Henri Deutsch de la Meurthe, M. Gradis est nommé PDG de la nouvelle société Nieuport-Astra, Léon Bazaine directeur commercial, Gustave Delage directeur technique, M Thomas directeur administratif, l'ingénieur Kapférer responsable des études des dirigeables, l'ingénieur Mary des avions et hydravions. L'ingénieur Bilbaut est nommé responsable des études aérodynamiques, l'ingénieur Pillon chef du bureau d'études, l'ingénieur Chaumarat directeur des usines (fabrications en série) et Robert Duhamel des produits ex-Tellier (hydravions).



Logo de la Société Nieuport-Astra, 1923.



L'hélice de bois se déforme et se détériore à l'humidité ...

elle se décolle sous l'action de la chaleur ...

et il est impossible d'avoir deux hélices absolument semblables

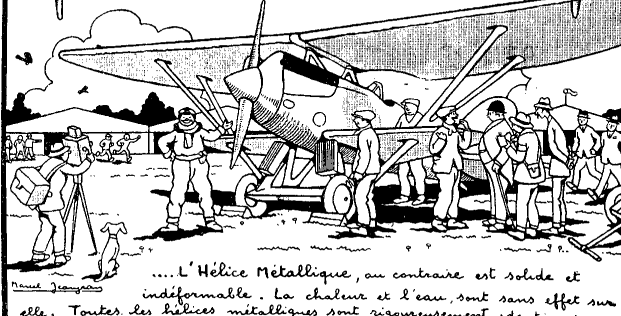
(HÉLICES MÉTALLIQUES NIEUPORT-DELAGE)

NIEUPORT-ASTRA

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 38.000.000

SIÈGE SOCIAL : 46-48, BD GALLIÉNI

ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE)



.... L'Hélice Métallique, au contraire est solide et indéformable. La chaleur et l'eau, sont sans effet sur elle. Toutes les hélices métalliques sont rigoureusement identiques. L'approvisionnement en est aisé c'est l'Idéal !!!

Dessin humoristique de Marcel Jeanjean, vantant les mérites de l'hélice métallique Nieuport-Astra, 1925.

La société Nieuport-Astra entre 1920 et 1930 vit des réparations des machines de guerre devenues avions école, des exportations brillantes du Nid-29 C1, seul chasseur acheté par l'aviation française, des licences de fabrication vendues à l'étranger et son nom brille dans les compétitions grâce à de nombreux records. Le catalogue Nieuport, de 1919 à 1923, présente tous les hydravions Tellier. En 1925 s'y ajoutent les hélices métalliques et les produits de la Société bordelaise Dyle et Bacalan.



Pour subsister, Nieuport-Astra accepte des contrats d'Etat et elle doit (souvent à perte) étudier, fabriquer (usine d'Argenteuil) et vendre des

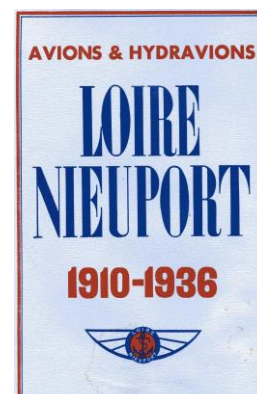
remorqueurs, chalands, pétroliers, bateaux coloniaux, et autres hydroglisseurs.

Pendant cette période, les produits de la Société Nieuport-Astra se distinguent par des records de vitesse de plus en plus impressionnants, grâce à son pilote fétiche, Joseph Sadi-Lecointe (1891-1944). Cet ancien ouvrier couvreur zingueur engagé dans l'aviation militaire pendant la guerre devenu pilote d'essais chez Blériot-SPAD en 1917 est entré chez Nieuport en 1919. En décembre 1919, il est le premier homme à dépasser les 300 km/h, avant de s'octroyer à huit reprises le record du monde de vitesse sur son Nieuport-Delage.

Durant dix ans, Nieuport-Astra est le seul avionneur français à vendre des machines, avec Breguet, Lioré et Olivier et Blériot-SPAD. Contrairement à ces derniers, les ventes sont tirées par les exportations. Farman, Salmson, Renault, Voisin, Lorraine-Dietrich sont retournés à l'automobile et leur activité aéronautique est réduite sinon inexistante. Caudron, Morane-Saulnier ont disparu en tant qu'industriels.

Face au désastre créé par l'impôt de guerre (constaté par certains parlementaires, la France ayant été dépassée en matière de performances par plusieurs pays), à l'absence de commandes militaires, la politique d'Etat consiste à faciliter les regroupements des industriels rescapés. En 1930, une nouvelle entité voit le jour, la Société Générale Aéronautique (SGA), regroupant le motoriste Lorraine-Dietrich (usines à Argenteuil), Hanriot (usines à Paris et Bourges), CAMS (usines à Sartrouville), Amiot-SECAM (usines à Colombes et en Normandie), Nieuport dont la SGA détient 75% des actions et la SAB (ancienne Dyle et Bacalan, usine à Bordeaux).

Eccœuré par les méthodes de gestion de la SGA, Gustave Delage démissionne à la fin de l'année 1932 pour se consacrer à son second enfant, la société Jeager France.



La SGA fait faillite fin 1934, alors que le conseil d'administration de Nieuport a quitté le consortium en janvier 1933 pour chercher un autre partenaire, trouvé dans les Ateliers et Chantiers de la Loire. Pendant trois ans, de février 1934 à février 1937, Loire-Nieuport étudie et produit avions et hydravions (d'origine Loire et

d'origine Nieuport) dans ses usines d'Issy-les-Moulineaux (ex Nieuport) et Saint Nazaire (ex-Loire).

En 1937, Loire-Nieuport est nationalisé sous le nom de Société Nationale de Construction Aéronautique de l'Ouest (SNCAO). C'est sans doute la plus modeste des six sociétés nationales : peu de commandes en cours, effectifs réduits. Le site historique d'Issy-les-Moulineaux est menacé de fermeture. En mars 1937, le nom de Nieuport disparaît du registre du commerce.



Logo de la Société Loire-Nieuport, 1934.

Les avions de record

De nouveau libre, la presse sportive de 1919 se passionne pour les records du monde de vitesse, d'altitude et de distance qui traduisent les progrès techniques en matière d'aviation, nombreux mais censurés pendant la guerre. La Coupe Schneider et la Coupe Deutsch de la Meurthe passionnent les sportifs. Chez Nieuport-Astra, dès les premiers jours de 1919, l'ingénieur Mary prépare des avions de compétition.



Avec leur aérodynamique époustouflante et leur moteur surpuissant, une machine de la Coupe Gordon-Bennett, de la Coupe Schneider ou de la Coupe Deutsch enflamme le public sportif en 1920. (maquette du MAE).

Coupe Deutsch de la Meurthe

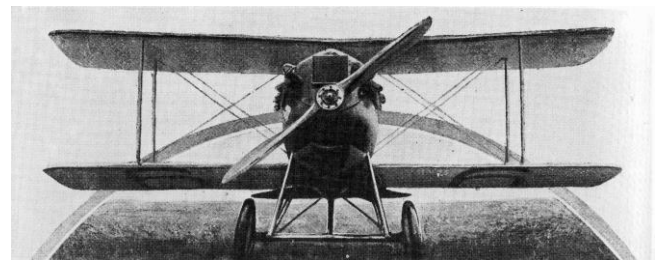
Partant en vol de la terrasse de Saint-Germain-en-Laye pour y revenir après avoir survolé Senlis, Meaux et Melun (ou en sens contraire), la Coupe Deutsch 1908 ou « Circuit des forts de Paris » est courue autour de Paris sur 190 km. Selon le règlement, le premier constructeur remportant trois éditions successives s'octroie la Coupe. La Coupe Deutsch est une course de vitesse individuelle d'un pilote et sa machine contre le chronomètre. Il faut battre le précédent

record d'au moins 10% pour homologuer sa victoire.

Le pilote de course parisien Emmanuel Hélien remporta la première édition disputée, le 1^{er} mai 1912, sur un Nieuport (déjà !) à moteur Gnome 70 ch à la vitesse moyenne de 119 km/h. La seconde fut remportée le 27 octobre 1913 par Eugène Gilbert sur un Deperdussin-Gnome 14-cyl 160 ch à la vitesse moyenne de 155 km/h. Après la guerre, la Coupe Deutsch reprend le 13 octobre 1919 sur le même parcours qu'en 1912.

Trois constructeurs sont en lice : Gourdou-Leseurre avec un monoplan Gourdou 180 à moteur Hispano-Suiza de 180 ch confié au pilote Rost, Blériot-SPAD engage un biplan SPAD dessiné par l'ingénieur Herbemont (26 ans) à moteur Hispano de 300 ch piloté par Sadi-Lecointe (il est encore pilote Blériot), et Nieuport aligne deux bolides dessinés par l'ingénieur Mary, un biplan à moteur Hispano de 300 ch piloté par Bernard de Romanet et un monoplan à moteur Le Rhône de 180 ch confié à Leth Jensen.

Danois et engagé volontaire, As de guerre, Jensen s'élance le premier le 13 octobre, parcourant les 190 km en moins de 57 minutes à 200,001 km/h de moyenne. Le lendemain Rost réalise 210 km/h de moyenne, mais ne bat pas Jensen (clause des 10%). Le 14, de Romanet tombe en panne. Le 15, Sadi-Lecointe parcourt une première fois la boucle à 223 km/h puis une seconde à 246,900 km/h, record homologué. Le 21 octobre, de Romanet réalise 268,600 km/h sur le parcours, mais non homologué (toujours la clause des 10%). La course est interrompue trois mois par suite de mauvais temps.

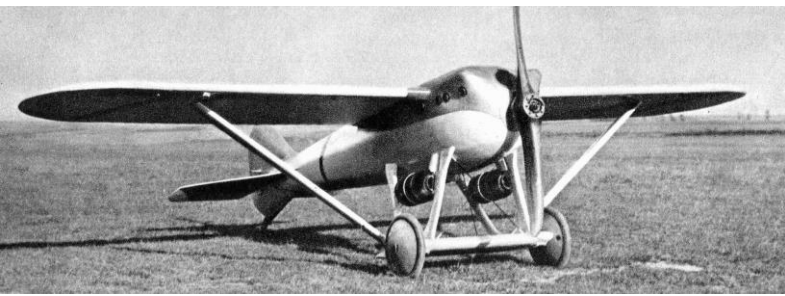


Le Nieuport-Delage NiD-29 V des courses de vitesse 1919-1921.

Sur le Nieuport NiD-29 V de record, Sadi-Lecointe le 3 janvier 1920 réalise 266, 310 km/h, s'octroyant la Coupe 1919-1920, laquelle lui sera attribuée au terme des huit mois réglementaires sans amélioration, le 3 août 1920.

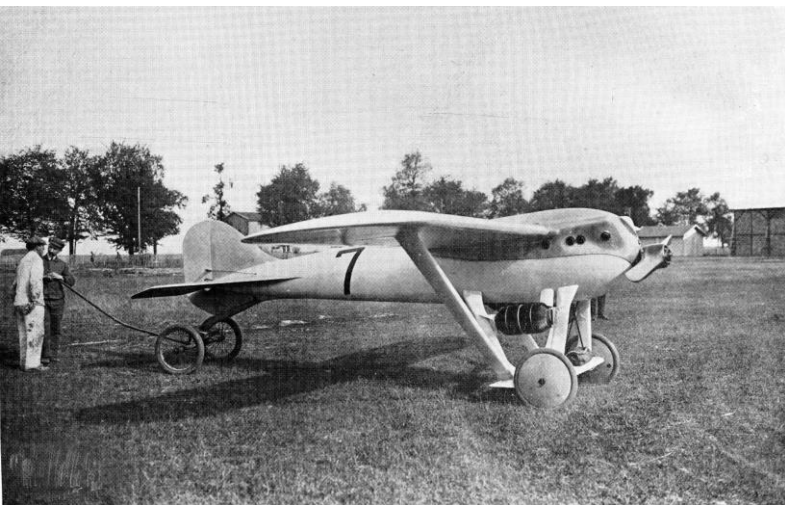
Courue à Etampes sur un triangle de 300 km au total, la Coupe Deutsch 1921 est disputée par quatre constructeurs, de Romanet ayant trouvé la mort le 27 septembre sur le biplan de Monge. Nieuport-Delage aligne deux NiD 29 V spéciaux à moteur Hispano-Suiza de 330 ch pour Sadi-Lecointe et Lasne plus un Sesquiplan piloté par Kirsch, Hanriot présente un monoplan métallique à train escamotable, confié à Rost, le constructeur italien FIAT est présent avec un biplan à moteur FIAT de 700 ch piloté par Brachpapa, et

le constructeur britannique Gloucester-Bamel-Mars présente un biplan à moteur Napier Lion W12 de 450 ch aux mains du pilote James.



Le Nieuport-Delage sesquiplan de Georges Kirsch (moteur Hispano-Suiza 300 ch), vainqueur de la Coupe Deutsch 1921.

Le 1^{er} octobre, jour de la course, Sadi-Lecointe tombe en passe et se pose en rase campagne, se blessant à l'atterrissage. L'Anglais James connaît le même sort, son aile s'étant désentoilée sous l'effet de la vitesse (cause de la mort de Romanet). Si Brachpapa porte le record italien de vitesse à 299 km/h, son moteur explose avant l'arrivée. La course est remportée par le Nieuport-Delage sesquiplan de Georges Kirsch à 282,750 km/h de moyenne, devant le NiD 29 V de Fernand Lasne, à 259,030 km/h, ces deux hommes étant les seuls à boucler les 300 km.



Le Nieuport-Delage sesquiplan de Georges Kirsch (moteur Hispano-Suiza 300 ch), vainqueur de la Coupe Deutsch 1921. (Catalogue constructeur).

En 1922, Nieuport-Astra engage trois machines, le vieux NiD-29 V que pilote Lasne (n° 4), le sesquiplan confié à Sadi-Lecointe et le nouveau NiD-41 à aile cantilever que pilote Berthelin. A 289 km/h Lasne sur le vieux NiD-29 V à moteur Hispano-Suiza de 330 ch remporte l'édition courue le 30 septembre à Etampes, ses concurrents ayant tous abandonné. Le sesquiplan a atteint 325 km/h avant l'explosion de son moteur. Ces trois victoires consécutives font que Nieuport remporte et met fin à la Coupe Deutsch.

Coupe Gordon-Bennett d'aviation

Créée en 1907 par James Gordon-Bennett, directeur du *New-York Herald*, la coupe d'aviation (il existe une Coupe de ballons et une Coupe automobile) - d'une valeur de 20 000 francs en 1920 mise en jeu chaque année avec une prime du même montant - récompense le vol le plus rapide sur un parcours imposé. Le pays vainqueur doit organiser la Coupe suivante. La nation obtenant trois victoires consécutives remporte définitivement la coupe.

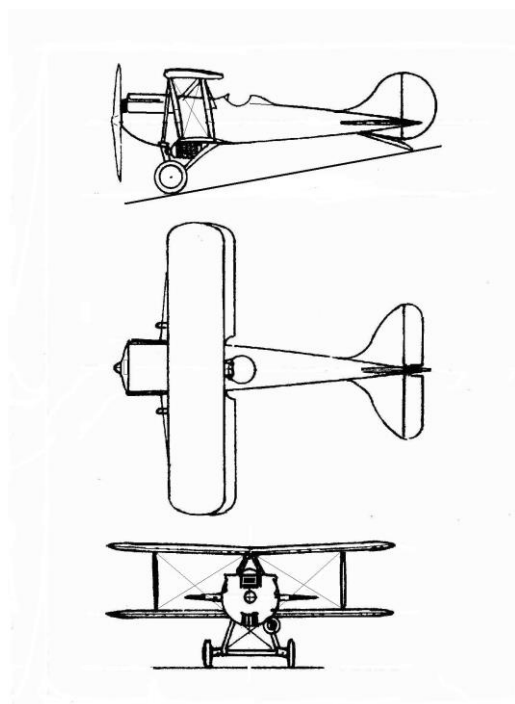
La première Coupe Gordon-Bennett d'aviation fut organisée à Reims en 1909 sur 20 km (deux tours du circuit de Bétheny) et fut remportée par l'Américain Glen Curtiss (appareil et moteur Curtiss 35 ch) à la vitesse moyenne de 76,68 km/h. L'année suivante, la Coupe fut disputée à Belmont Park près de New-York sur un trajet de 100 km ; elle fut remportée par l'Anglais Claude Grahame-White sur un Blériot-Gnome à près de 100 km/h de moyenne. En 1911, elle fut par suite courue en Angleterre, à Eastchurch, sur un circuit de 150 km, et fut remportée par l'Américain Charles Weymann sur un Nieuport-Gnome (encore) à 125,52 km/h de moyenne.



Le Nieuport-Delage NiD-29 V n° 10 piloté par Sadi-Lecointe dans la Coupe Gordon-Bennett 1920. (Catalogue constructeur).

Sur son Deperdussin-Gnome Jules Védrines remporta la quatrième Coupe Gordon-Bennett d'aviation en 1912 à Chicago à la vitesse moyenne de 168,97 km/h (plus de cent miles par heure) et Maurice Prévost remporta l'édition suivante à Reims sur un Deperdussin-Gnome monocoque à la vitesse stupéfiante de 200,35 km/h de moyenne. La guerre interrompt les épreuves, mais la Coupe reprit en 1920, sur un parcours de 300 km cette fois.

L'édition 1920 est organisée par la France le 25 septembre à Etampes sur un circuit de 50 km à survoler trois fois dans chaque sens. La France engageant cinq appareils (trois sont autorisés) doit organiser le 25 septembre sur 100 km des éliminatoires. Nieuport engage deux NiD-29 V pour Sadi-Lecointe (n° 10) et Kirsch (n° 11), deux SPAD 20 sont confiés à de Romanet et Casale et un Borel est piloté par Barrault. De Romanet se classe troisième derrière les deux Nieuport.



NiD-29 V de la Coupe 1919.

La course est disputée le 28 septembre entre les trois appareils français et trois machines anglo-saxonnes. Si les Français gagnent, ils remportent définitivement la coupe. Les Américains engagent un Biplan Curtiss, un monoplan Dayton-Wright à moteur 240 ch assez révolutionnaire (train escamotable, aile cantilever sans haubans) aux mains de Rinehart et un classique biplan Verville à moteur Packard de 550 ch confié au major Schoeder. Les Anglais engagent un Sopwith, un British Nieuport et un gros biplan Martinsyde à moteur Hispano-Suiza de 300 ch, piloté par Raynham.



Sadi-Lecointe, vainqueur de la Coupe de vitesse Gordon-Bennett 1920 sur Nieuport-Delage NiD-29 V.

Premier à s'élancer, Kirsch, abandonne sur panne de moteur. De Romanet aussi connaît des ennuis de moteur. Rinehart ne fait qu'un tour du circuit et abandonne. Schroeder abandonne, son moteur surchauffant. Rayham abandonne, moteur en feu. Seul, Sadi-Lecointe accomplit les 300 km du circuit sans défaillance. Le pilote Nieuport remporte l'édition 1920 de la Coupe à 271,160 km/h de moyenne. Avec trois victoires consécu-

tives, la France s'octroie et met fin à la Coupe Gordon-Bennett d'aviation.



Bernard de Romanet et son SPAD 20 de compétition, recordman du monde de vitesse, Buc 1920.

Locomotive	Ligne	Date	Vitesse
The Rocket	Liverpool - Manchester (GB)	8 oct 1829	46,8 km/h
The Northumbrian	Parkside, Newton-le-Willows (GB)	15 sep 1830	57,9
Grand Junction Railway	Madeley Bank, Staffordshire (GB)	13 nov 1839	91,33
Great Western Railway 4-2-2	Wootton Bassett, Wiltshire (GB)	11 mai 1845	119,5
Great Western Railway 4-2-2	Wootton Bassett, Wiltshire (GB)	1er juin 1846	119,6
Great Western Railway 4-2-2	Wootton Bassett, Wiltshire (GB)	11 mai 1848	125,5
Bristol & Exeter Railway no 41	Wellington Bank, Somerset (GB)	juin 1854	131,6
Crampton n° 604	Champigny-Pont-sur-Yonne (France)	20 juin 1890	143,5
Philadelphia & Reading Railway, moteur 206	Skillmans - Belle Mead, New Jersey (USA)	juil 1890	158,4
Ney-York Central & Hudson River Railway, n° 999	Grimesville, NY (USA)	9 mai 1893	165,4
Ney-York Central & Hudson River Railway, n° 999	Crittenden West, NY (USA)	11 mai 1893	181
Siemens und Halske (électrique)	Berlin (D)	1901	162,5
Savannah, Florida & Western Railway (courrier)	Screven, Florida (USA)	1er mars 1901	193,1
Siemens Halske	Marienfeld-Zossen, Berlin (D)	6 oct 1903	200,99
Siemens Halske	Marienfeld-Zossen, Berlin (D)	23 oct 1903	206,6
Siemens Halske	Marienfeld-Zossen, Berlin (D)	27 oct 1903	210,1
Kruckenbergt (à hélice)	Karkstädt-Dergenthin (D)	21 juin 1931	230,1

La machine la plus rapide sur terre, en 1920, est l'avion. Les records de vitesse sur chemin de fer (1829-1931) sont en effet très menacés.

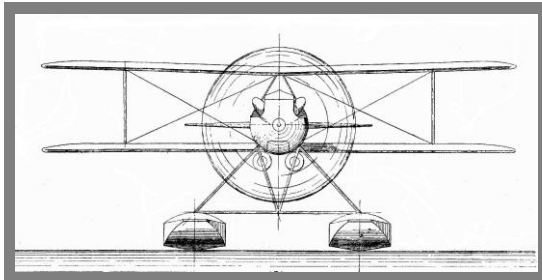
Coupe Schneider

Opposant des nations, la Coupe Schneider destinée aux hydravions reprend elle aussi en 1919. La Grande-Bretagne ayant remporté l'édition de 1914, c'est elle qui organise l'épreuve à Bournemouth.

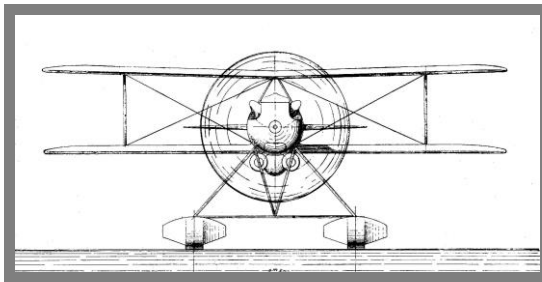
L'Italie achemine par bateau un Savoia S.13 à moteur 250 ch Isotta-Fraschini piloté par Janello.

La Grande-Bretagne aligne quatre biplans : un Avro 539 à moteur Siddeley Puma de 250 ch piloté par le capitaine Hamersley (forfait pour la course), le Fairey III à moteur W12 Napier Lion de 450 ch confié au lieutenant-colonel Nicholl, le Supermarine Sea Lion à moteur Napier Lion de 450 ch du commandant Hobbs et un Sopwith à moteur 9-cyl Cosmos de 420 ch piloté par l'Australien Harry Hawker.

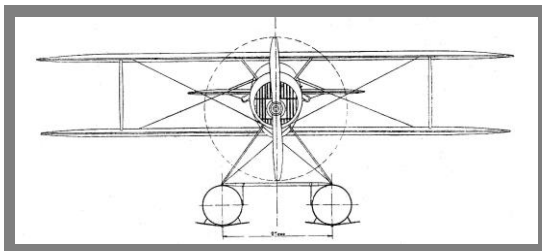
Nieuport-Astra a inscrit deux NiD-29 V pour Casale et Malard, l'écurie France étant complétée par Sadi-Lecointe sur Blériot-SPAD 20 S Herbemont (même moteur Hispano-Suiza de 330 ch).



Le Nieuport-Delage type NiD-29 C1 militaire à flotteurs longs sans flotteur de queue. Poids à vide 925 kg, poids total 1220 kg, vitesse prévue 250 km/h. (L'Aérophile).

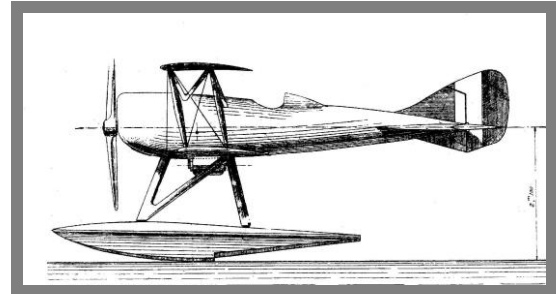


Le Nieuport-Delage 29 C1 à flotteurs courts et ailés et flotteur de queue. Poids à vide 925 kg, poids total 1220 kg, vitesse prévue 250 km/h. (L'Aérophile).

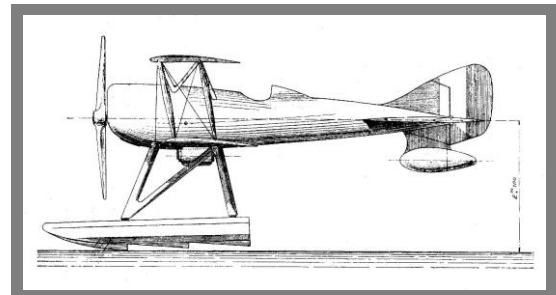


Le Blériot-SPAD Herbemont type Coupe Schneider 1919. Poids à vide 850 kg, poids total 1 130 kg, vitesse prévue 245 à 250 km/h. Les flotteurs sont monocoques, cloisonnés et munis de foils métalliques. (L'Aérophile).

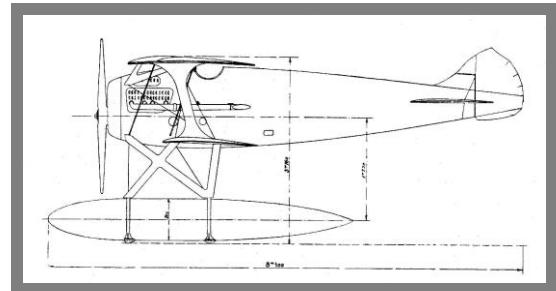
Lors des essais préliminaires, Malard pris dans un tourbillon percute de nuit une pile du pont d'Argenteuil. S'il est vivant, sa machine est détruite. Casale à Cowes percute une bouée et abîme ses flotteurs. Sadi-Lecointe est victime d'un accident. La France est éliminée.



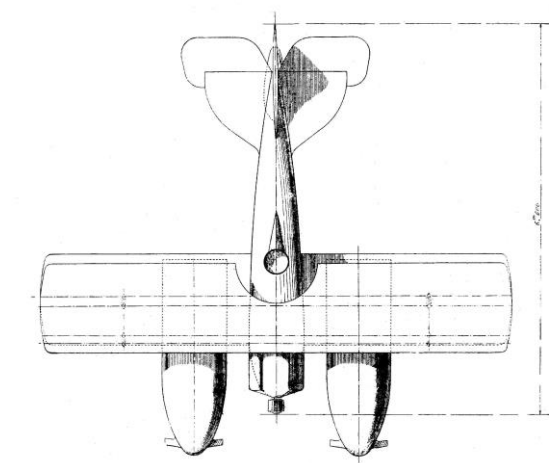
Le Nieuport-Delage sans flotteur de queue. (L'Aérophile).



Le Nieuport-Delage à flotteur de queue. (L'Aérophile).



Le Blériot-SPAD de la Coupe Schneider 1919. (L'Aérophile).



Le Nieuport-Delage de la Coupe Schneider 1919 du type à flotteur de queue. (L'Aérophile).

Nicholl se perd dans le brouillard lors de la course, de même que Hawker tandis que Marmersley est forfait.

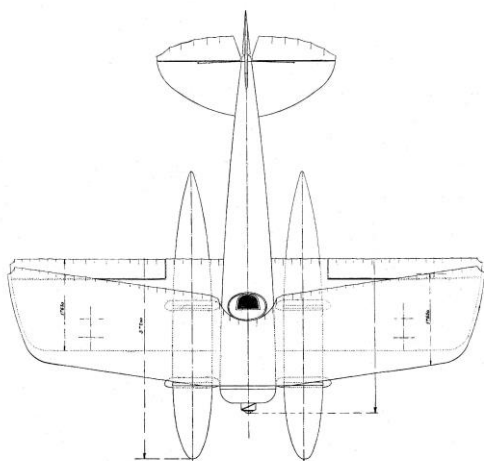
Seul en course, Janello accomplit le circuit et remporte l'édition 1919.

La France est absente de l'édition 1920 qui se déroule à Venise, près de chez nous.

En 1921, la France engage un Nieuport NiD-29 V à flotteurs, avec Sadi-Lecointe. Lors de l'épreuve, le train s'efface sous l'avion. La France est éliminée. On ne reverra plus de Nieuport dans cette compétition, ni les Français.



Le NiD-29 V à flotteurs de la Coupe Schneider 1921 aux essais sur le Seine à Argenteuil où il est préparé. Vitesse maximale : 290 km/h, masse au décollage : 1220 kg. (Catalogue constructeur).

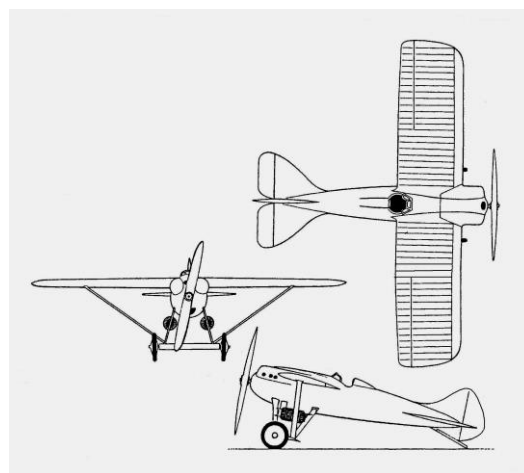


Record du monde de vitesse

En janvier 1920, l'Etat qui souhaite remplacer l'intégralité de ses escadrilles de chasse par des appareils modernes, hésite entre le Nieuport-Delage 29 C1 et le Blériot-SPAD, les deux meilleures machines du moment. Le NiD 29 V (comme vitesse) à envergure raccourcie étant particulièrement vélocé, une course au record de vitesse s'engage entre les deux sociétés.

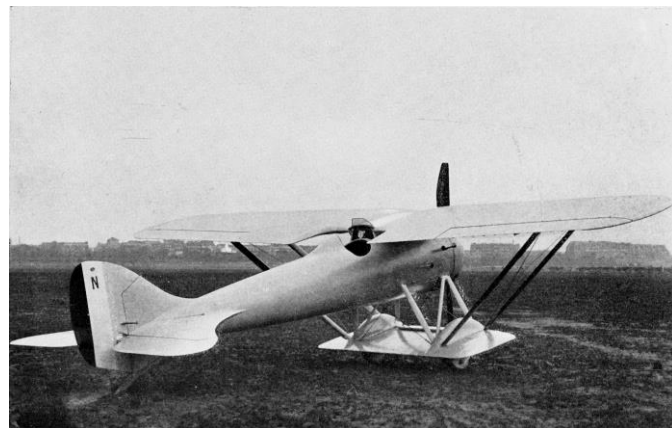
Le 7 février 1920, sur un prototype modifié du chasseur monoplace Nieuport-Delage NiD-29 Joseph Sadi-Lecointe le pilote d'essais Nieuport-Astra porte le record mondial de vitesse sur base de 2 km (la moyenne des vitesses dans chaque sens est prise en considération) à 275,862 km/h, résultat homologué par la F.A.I., améliorant le record précédent (d'un SPAD, précisément) datant de 1919 de dix kilomètres à l'heure.

Le 28 février, Jean Casale, sur Blériot-SPAD lui ravit le record du monde de vitesse, avec 283,864 km/h. Le 9 octobre, Bernard de Romanet, sur Blériot-SPAD, porte le record à 292,682 km/h. Blériot-SPAD semble dominer quand le jour suivant, 10 octobre, Sadi-Lecointe avec son Nieuport-Delage atteint 296,694 km/h. Les 300 km/h ne sont pas loin.



Nieuport-Delage sesquiplan de vitesse, 1920.

Dix jours plus tard, le 20 octobre, le Nieuport-Delage de Sadi-Lecointe est chronométré sur un aller et retour à la vitesse moyenne de 302,529 km/h, un chiffre prodigieux pour l'époque. Premier homme à dépasser 300 km/h, Sadi-Lecointe est dépossédé du record pur de vitesse sur base le 4 novembre, soit deux semaines plus tard, par l'insatiable de Romanet (Blériot-SPAD), qui atteint 309,012 km/h. Le record de vitesse restera-t-il la propriété de Blériot-SPAD en 1920 ?



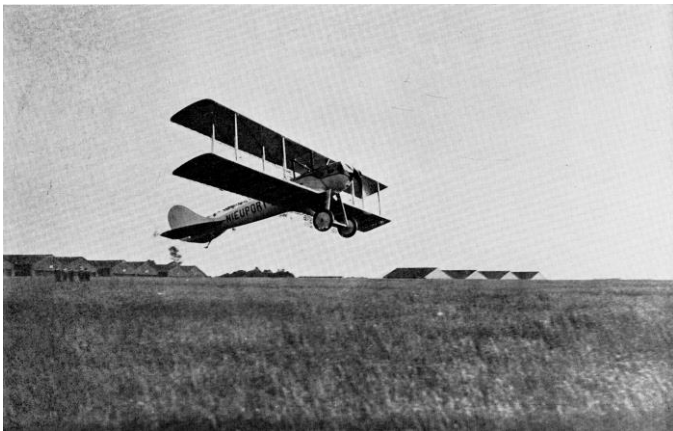
Le sesquiplan de chasse, dérivé du sesquiplan de vitesse, 1921.

Le 12 décembre, Sadi-Lecointe sur le NiD-29 V à envergure réduite porte le record du monde de vitesse sur base à 313,043 km/h. Cette fois, le record semble difficile à dépasser d'autant qu'une clause des règlements de la F.A.I. exige 3% de mieux, soit 10 km/h.

Record du monde d'altitude

Disputé loin des yeux du public, le record d'altitude passionne néanmoins les sportifs du monde entier, car il traduit la valeur du matériel. On est à la limite partout : sustentation, moteur, et en zone de danger pour le pilote en cas de panne de respirateur. Curieusement, durant deux ans, ce record ne va être disputé que par Français et Américains.

Plusieurs prototypes du NiD 29 C1 sont modifiés en 1919 pour décrocher un record mondial d'altitude. La principale modification, outre l'ajout d'un respirateur pour le pilote, est une aile à grande envergure et l'ajout d'un turbo-compresseur Rateau au V8 Hispano-Suiza pour rétablir la puissance en altitude. Jean Casale tire les premières salves pendant l'été 1919. Le 28 mai, il grimpe à 9 125 mètres, le 7 juin il monte à 9 250 mètres. Enfin, le 14 juin, Casale sur NiD-29 C1 suralimenté décroche le record du monde d'altitude, avec 9 650 mètres.



Nieuport NiD-40 R du record d'altitude. (Catalogue constructeur).

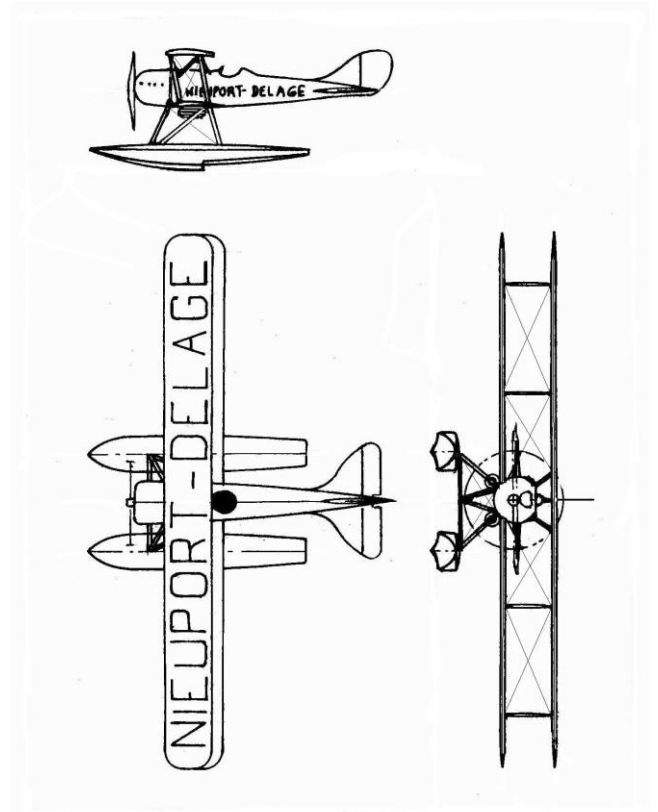
Le 27 février 1920, le major américain Schroeder dépasse 10 000 mètres à bord d'un Packard-Lepère à Dayton (Ohio). Les pilotes militaires à bord d'appareils modifiés tentent ensuite d'améliorer ce record, sans y parvenir. En 1921, Georges Kirsch, pilote Nieuport-Astra, s'attaque au record sur un NiD-29 C1 modifié. Il parvient à 9 800 m le 24 juin. Le 15 juillet, Kirsch au Bourget monte à 10 600 mètres, nouveau record, mais non homologué.

Le NiD-40 R de record

Le record devient de plus en plus difficile à battre. Le 18 septembre 1921, l'Américain Mc Ready porte officiellement le record d'altitude à

10 518 m. Le gouvernement français décide alors de financer la construction d'avions spéciaux. Chez Nieuport, on modifie pour ce record un prototype du chasseur NiD-40 C1 (V8 Hispano-Suiza de 400 ch suralimenté) non retenu par l'état-major. Ainsi naît le NiD-40 R de record.

La première tentative de record a lieu le 30 juillet 1923, Sadi-Lecointe aux commandes. Le 1^{er} août, le pilote monte à 10 800 m, mais après correction barographique, les commissaires de la F.A.I. n'accordent que 10 127 m. Le 5 septembre, Sadi-Lecointe porte le record du monde à 10 741 m, effaçant des tablettes la performance de Mc Ready. Le 8 septembre, toujours à bord du NiD-40 R, le pilote d'essais Nieuport-Astra atteint 10 772 m et 11 145 m le 30 octobre. Ce nouveau record va tenir quatre années.



Le Nieuport-Astra NiD-40 R, 1924.

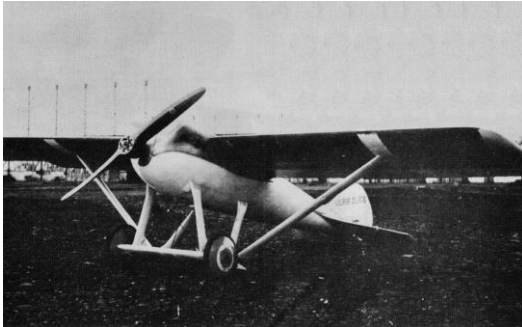
Début 1924, n'ayant plus rien à prouver, le NiD-40 R est transformé en hydravion avec l'adjonction de deux flotteurs. Le 11 mars 1924, Sadi-Lecointe décolle de la Seine à Triel-sur-Seine et porte le record international pour hydravions à 8 980 mètres.

Signature de Laurent-Eynac, sous secrétaire d'Etat à l'aéronautique, qui finança à hauteur de 150 000 francs les records du NiD-40 R en 1923 et 1924.

La Coupe Beaumont

La Coupe Deutsch ayant vécu, une nouvelle épreuve de vitesse pure sur base est proposée en 1923, la Coupe Louis de Beaumont, dotée d'un prix de 200 000 francs, destinée au premier constructeur capable de remporter à deux reprises consécutives l'épreuve de vitesse, qui consiste en un circuit de 50 km à boucler six fois, soit 300 km, une distance qu'on doit couvrir en moins d'une heure dix minutes.

Aucun concurrent ne se présentant à la première édition organisée à Istres le 14 octobre 1923 (saison des vents violents), une nouvelle date est fixée au 22 juin 1924.

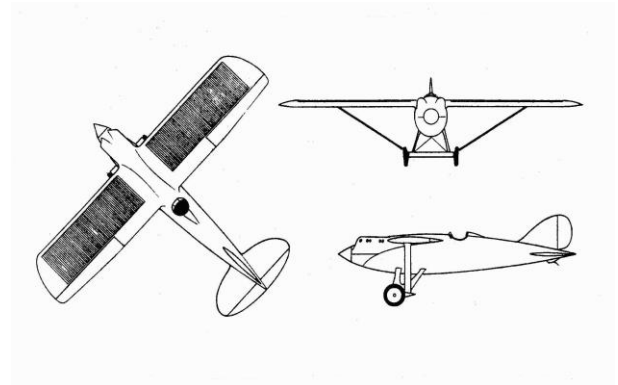


Le NiD-42 S de course a atteint 375 km/h à Istres le 15 février 1923 aux mains de Joseph Sadi-Lecointe.

Nieuport-Astra prépare trois machines, le sesquiplan, un NiD-29 de vitesse et un prototype du nouvel avion monoplace de chasse NiD-42 à moteur V12 Hispano-Suiza de 500 ch, capable de plus de 300 km/h en vitesse pure.

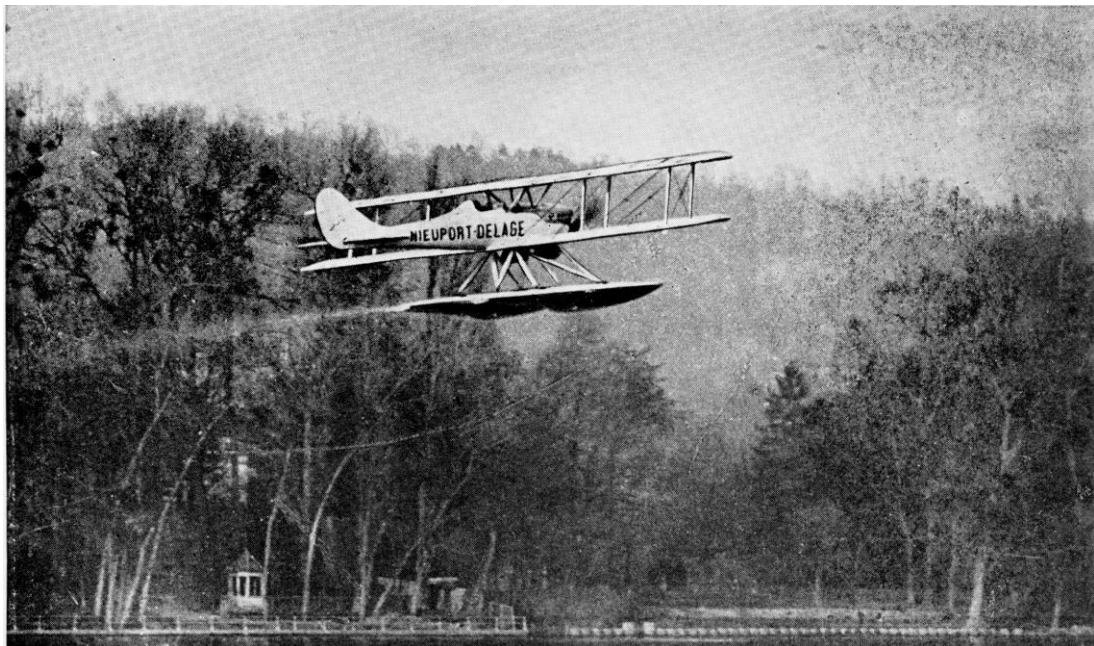
Cinq concurrents s'engagent, l'avion de course Bernard V1 à moteur W12 Lorraine gonflé à 550 ch que pilote le lieutenant Bernard, le

Salmson-Béchereau SB-3 à moteur Salmson de 550 ch, un Gloucester à moteur V12 Rolls-Royce de 550 ch et deux machines Nieuport, le fin sesquiplan confié à Lasne et le gros NiD-42 S piloté par Sadi-Lecointe. Ce dernier remporte la course de 1924 et la prime annuelle de 75 000 francs offerte au constructeur, s'offrant même le record international de vitesse sur 500 km, avec 270 km/h. Le 15 février à Istres, Sadi-Lecointe avait atteint avec le NiD-42 S la vitesse exceptionnelle de 375 km/h.



Nieuport-Delage NiD-42 S. L'emplacement des radiateurs sur l'extrados des ailes limitait la vitesse le l'avion qui n'a jamais pu dépasser 317 km/h.

Disputée le 18 octobre, la Coupe Beaumont 1925, n'attire que deux concurrents, le NiD-42 S de Sadi-Lecointe, grand favori et le Salmson SB-3 piloté par Férigoule, qui abandonne moteur cassé. La Coupe Beaumont est donc remportée par Nieuport-Astra.



Le NiD-40 R version hydravion décolle de Triel-sur-Seine le 11 mars 1924 pour battre le record international d'altitude pour hydravion. (Catalogue constructeur).



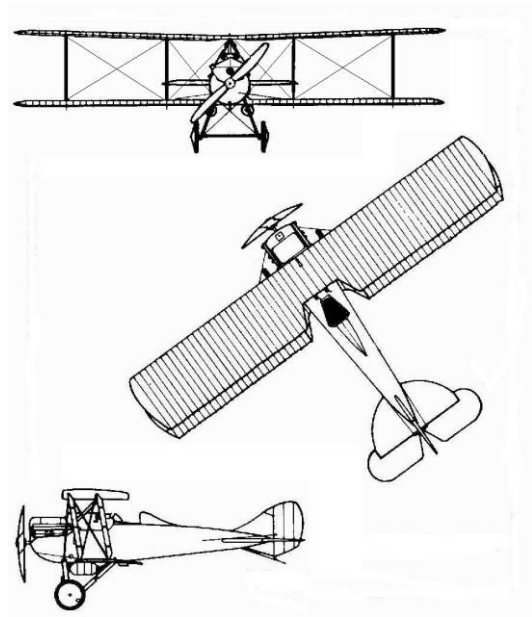
Le Nieuport-Delage NiD-42 S de la Coupe Beaumont 1924 a probablement inspiré tous les monoplans de chasse suivants. (Catalogue constructeur).



Le Nieuport-Delage NiD-42 C1 fut la vedette du Salon de Paris de décembre 1924. (Collection L. Rosenthal).

Les avions de combat

Les avions de combat Nieuport-Delage occupent une place importante dans l'histoire de la construction aéronautique française, puisqu'ils sont fabriqués sous différents types à plusieurs milliers d'exemplaires, en temps de paix, et beaucoup volent encore lors de la seconde guerre mondiale.



Nieuport-Delage NiD-29 C1, 1920.



L'un des prototypes du NiD-29 C1 doté d'un turbocompresseur Rateau. (Catalogue constructeur).

Le NiD-29 C1

Chasseur monoplace, le NiD-29 est le premier cas d'avion de combat dont la carrière se déroule intégralement en temps de paix. Une longue carrière, puisque c'est l'un des types de Nieuport le plus fabriqué de 1920 à 1928, avec 700 exemplaires mis en service dans l'aviation militaire française et plus de 2 000 unités produites. Il est le premier avion français doté d'un parachute. Le NiD-29 équipe les pays suivants : Belgique, Italie, Espagne, Suisse, Suède, Argentine, et Japon, ces

trois derniers pays ayant acquis la licence de fabrication de l'avion et du V8 Hispano-Suiza de 300 ch.

Dessiné par Delage à la fin de l'année 1917 comme monoplace de chasse, le NiD-29 est un biplan de 27 m² de surface portante capable de dépasser 220 km/h en charge, avec pilote et armement. Par rapport au Nie-28 dont il reprend l'idée de la voilure, le NiD-29 possède un fuselage entièrement nouveau, réalisé comme la coque des hydravions de combat, en feuilles de tulipier contrecollées. Sa rigidité est assurée par des longerons entourant des cadres en contreplaqué épais placés au niveau des points de départ des mâts des longerons de voilure et des jambes du train d'atterrissage.

Démontables, les deux ailes sont construites autour de deux longerons portant des nervures en contreplaqué recouvertes de toile de lin vernissée. Deux mâts par demi aile assurent leur raidissement. Seule la voilure inférieure comporte des ailerons.

Pesant 275 kg, le gros V8 Hispano-Suiza refroidi par eau est monté dans la coque à l'avant sur des supports en acier. Son refroidissement est assuré par deux radiateurs circulaires Lamblin montés entre les jambes de train. D'une capacité de 150 litres, le réservoir d'essence - largable en vol - est monté derrière le moteur au-dessus des jambes du pilote. Un réservoir d'huile de 25 litres est fixé sous le moteur.

Deux mitrailleuses Vickers synchronisées sont montées sur le capot.



Nieuport-Delage NiD-29 C1 de série, 1920.

Début 1920, l'armée décide de remplacer tous ses chasseurs monoplaces nés de la guerre par le NiD-29. Trois cents chasseurs sont commandés puis quatre cents autres en 1925. Les machines sont fabriquées chez Nieuport-Astra à Issy-les-Moulineaux, mais aussi par la sous-traitance, Levasseur à Paris, Blériot-SPAD à Suresnes, Letord à Meudon, Schreck-FBA à Argenteuil, Farman à Billancourt et Potez à Aubervilliers. Le NiD-29 équipe toutes les escadrilles de chasse de l'aviation militaire française de 1922 à 1929.



Nieuport-Delage NiD-29 C1, 1925. (Collection Mahy).

L'Italie achète la licence de fabrication du NiD-29 en 1923, produits chez Macchi et Caproni. La Belgique fait de même en 1924. Les machines sont produites chez SABCA. Le Japon achète la licence de fabrication en 1924. Les machines sont fabriquées par Nakajima. L'Espagne, l'Argentine, la Suède et le Siam achètent des NiD-29 à la France.

Le NiD-32 C1

Commandé par la Marine nationale en 1920 en tant que chasseur monoplace pour entraîner les marins aviateurs à se poser sur les plates-formes de ses cuirassés d'escadre, le Nieuport NiD-32 C1 est un NiD-29 C1 propulsé par un moteur Le Rhône 9R de 180 ch.

Une quinzaine de NiD-32 C1 est livrée après 1920 et affectée à Saint-Raphaël



NiD-32 marin. (Catalogue constructeur).



Le NiD-37 fit la publicité de Nieuport-Astra en 1923. (Collection L. Rosenthal).

Le NiD-37 C1

Alors que commence la production en série du NiD-29 C1, le bureau d'études Nieuport propose à l'Armée un nouveau concept d'avion de chasse monoplace, à poste de conduite avancé, disposant d'un canon, le moteur étant placé derrière le pilote qui bénéficie vers l'avant d'une visibilité meilleure.

Dans le cadre du programme 1921 de chasseur monoplace à haute altitude, Nieuport-Astra présente un prototype, le NiD-37 C1, le pilote étant assis plus normalement derrière le moteur et même légèrement au-dessus, le canon étant remplacé par deux mitrailleuses synchronisées de capot. Les essais en 1923 démontrent que l'avion de chasse à haute altitude NiD-37 ne dépasse pas 7 000 m.



Très inspiré des avions de course de l'époque, le Nieuport-Delage 37 monoplace de chasse à haute altitude, vu au Salon de Paris en décembre 1922. (Collection L. Rosenthal).

Le NiD-42 C1

Destiné au remplacement vers 1926 des 300 NiD-29 C1 en service et des vieux appareils datant de la guerre, un programme d'avion de chasse est émis par les Services techniques de l'aéronautique en 1923, à la lumière des récents progrès en matière de moteurs et d'aérodynamique. Une puissance de 400 à 500 ch est exigée, correspondant aux derniers produits chez Lorraine (12 W de 450 ch), Gnome & Rhône (Jupiter 9-cyl de 420 ch), Renault et Hispano-Suiza (V12 de 500 ch).

Nieuport-Astra présente en décembre 1924 au Salon de Paris le NiD-42 C1, un monoplane aile haute type « parasol » à moteur V12 Hispano-Suiza 12 Hb de 500 ch et hélice Nieuport-Astra métallique dérivé du monoplane de course NiD-42 S (page 10) mais avec une voilure sesquiplan type NiD-37 et propulsé par un V12 Hispano-Suiza de 500 ch. Le nouveau monoplace de chasse est la vedette du Salon (page 11).

Plusieurs moteurs étant disponibles et homologués par les Services techniques, Nieuport-Astra présente au concours des monoplaces de chasse au printemps 1925 deux variantes, le NiD-44 à moteur W12 Lorraine 12 Eb de 450 ch et le NiD-46 à moteur Hispano-Suiza 12 Gb de 500 ch. Le stand Renault présente un NiD-42 avec un moteur 12 Ja de 450 ch.

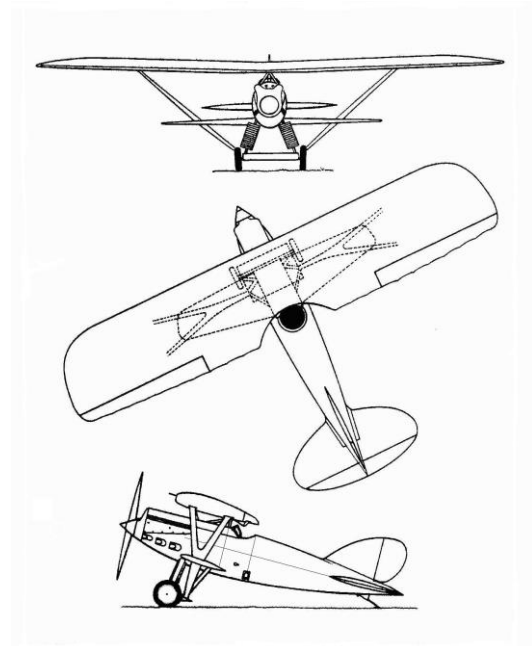


Le Nieuport-Delage NiD-42 C1 modifié au Salon de 1926 n'attire plus les foules.

Le NiD-42 remporte le concours des monoplaces de chasse devant onze concurrents, mais les essais des prototypes laissent apparaître des défauts que le constructeur va mettre des mois à corriger. Sur les 300 prévus, 50 NiD-42 C1 seulement sont commandés en janvier 1928. Entre temps, la technologie a fait des progrès.

En 1925, les Services techniques de l'aéronautique ne jouent pas un rôle d'aide auprès des constructeurs. Ils ne font aucune recherche et se contentent de les mettre en concurrence, choisissant les machines les plus performantes ou les mieux adaptées à une mission. Ce sont donc les industriels qui effectuent les tests en soufflerie et les essais en vol. Bien entendu, ils ne diffusent pas les informations techniques indispensables à leurs concurrents : résistance

des matériaux, profils d'aile, par exemple, ou progrès accomplis sur les carburants chez les motoristes.

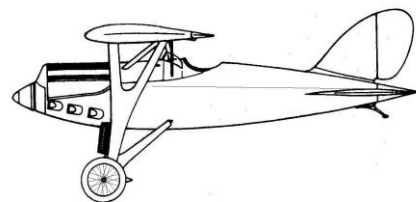


Nieuport-Delage NiD-42 C1 de série, 1924.

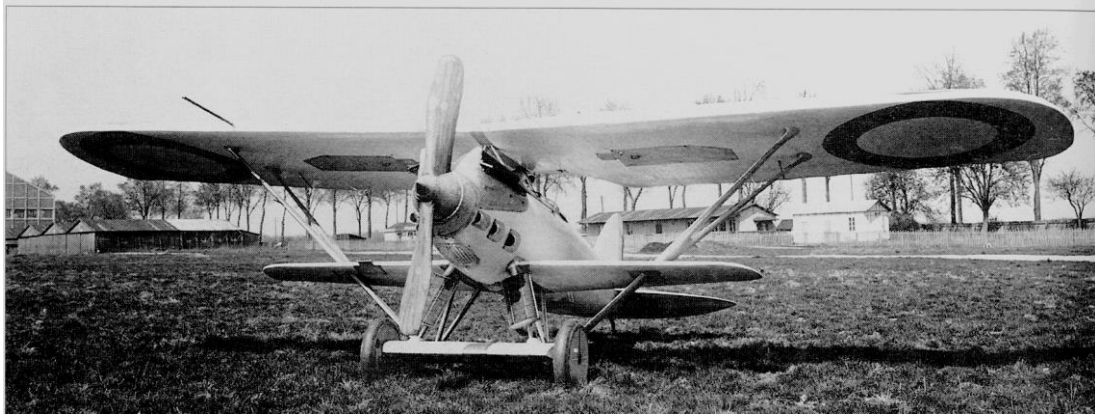
Biplan ou monoplane, aile haute, médiane ou basse, structure bois ou métal, moteur refroidi par eau ou pas air, compresseur volumétrique ou turbo, réducteur, hélice bois ou métal, à pas fixe ou variable, capotage aérodynamique, ouïes de refroidissement, radiateurs en tonneau (Lamblin) comme sur le Nieuport 42 extérieurs ou noyés dans la voilure, train fixe ou rétractable, roues carénées ou pas, les paramètres qui entrent dans l'architecture sont nombreux. Chez Nieuport comme ailleurs, il n'existe qu'une solution pour savoir : on fabrique et on teste en vol.

Le NiD-48 « jockey »

Si la vitesse horizontale du nouveau NiD-41 est plus importante que celle du NiD-29 dont la mise en service commence en 1925, le plafond ne dépasse pas 8 000 m, contre 8 200 m au Nieuport 29 et 8 300 m au SPAD 81 dont la puissance est inférieure de moitié. En fait, les monoplaces de chasse deviennent de plus en plus gros, comme leur moteur, et de plus en plus lourds. Corollaire, ils sont aussi de plus en plus chers.



Nieuport-Delage NiD-48 C1, 1926.



NiD 42 C1 présenté en 1925 avec un plan intermédiaire (sesquiplan). (Collection L. Rosenthal).



Le NiD-44, un NiD-42 C1 à moteur Lorraine-Dietrich en W, le 12 Eb de 450/500 ch sans réducteur. (Collection L. Rosenthal).

Début 1926, les Services d'Etat publient un programme de chasseur léger (donc, pas cher), appelé « jockey ». La réponse chez Nieuport-Astra est le NiD-48, un NiD-42 aux proportions réduites de 16%, plus léger de 500 kg. Deux prototypes sont réalisés, le premier étant présenté au Salon de Paris en décembre 1926.

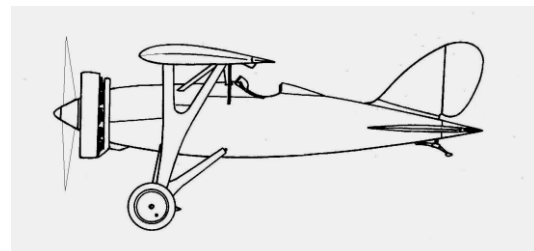
Avec une puissance inférieure (Hispano-Suiza 12 Jb de 400 ch) à celle du NiD-42, le Nieuport 48 montre aux essais de piètres performances. S'il a une pointe de vitesse supérieure (276 km/h contre 268 km/h), il met plus de 40 minutes pour grimper à 6 000 mètres, soit le double du temps mis par le Nieuport 42, et son rayon d'action est inférieur de moitié.

Propulsé par un moteur Hispano-Suiza 12 Hb de 500 ch, le second prototype est plus rapide de 3 km/h, son rayon d'action est encore plus réduit; seule sa vitesse ascensionnelle est très bonne : il grimpe à 5 000 m en 10 minutes. Lors d'une ressource après un piqué, la voilure s'étant déformée, le prototype est abandonné.

Le NiD-481

Le NiD-48 02 est acheté par Nieuport-Astra en 1932 à l'Etat, son moteur repris par Hispano-

Suiza, et la SGA lui monte un poussif Lorraine « Mizar » en étoile de 300 ch. Devenu NiD-481 et immatriculée F-AJTC, la machine est utilisée par Jean Paulhan (1912-1942) comme appareil de voltige de 1933 à 1936.

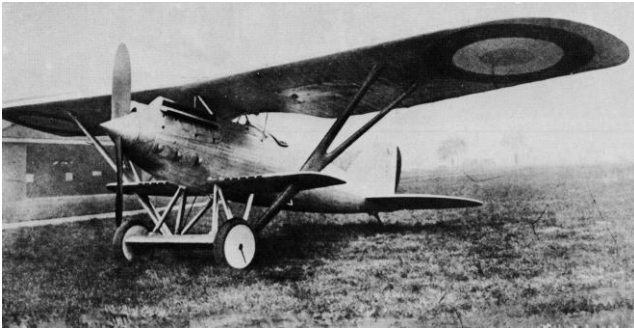


Nieuport-Delage 300 ch utilisé par Jean Paulhan pour la voltige entre 1933 et 1936.

Le NiD-52

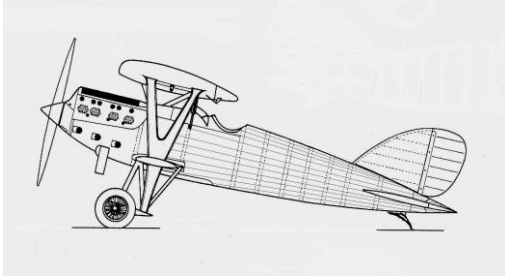
Le Nieuport NiD-52 est un Nieuport 42 à structure métallique et radiateurs noyés dans l'épaisseur de l'aile étudié à Issy-les-Moulineaux en 1926. La voilure ne comprend plus aucune pièce en bois. Elle est recouverte d'une toile vernissée. Le fuselage est entièrement métallique. La rigidité du fuselage est assurée par des cadres en oméga portant des lisses sur lesquelles repose

les bandes en dural du revêtement. Le fini de surface obtenu ainsi est remarquable.



Le Nieuport-Delage NiD-52 espagnol, premier de série, 1929.

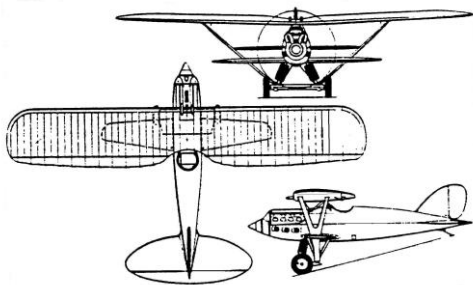
Le moteur est un Hispano-Suiza 12 Hb de 500 ch, le réservoir d'essence étant agrandi à 350 litres. Le prototype assemblé en 1927 participe en 1928 au concours d'avion de chasse espagnol sur le terrain de Cuatro Vientos où il se classe premier. Moteur et avions sont fabriqués sous licence en Espagne et serviront jusqu'à la seconde guerre mondiale.



Nieuport-Delage NiD-52 espagnol, 1929.

Le NiD-62 C1

Le Nieuport 62 est né lui aussi des améliorations successives apportées au NiD-42. L'état-major des Armées et le gouvernement, fin 1926, décident de prolonger le plus longtemps possible le parc de Nieuport 29 (d'où l'absence de commande du Nieuport 42), jusqu'en 1932 ou 1933, de limiter les achats de chasseur monoplace à Nieuport-Astra qui en a le quasi monopole, d'acheter des C1 à d'autres constructeurs et de mettre sur pied de nouveaux programmes, compte tenu de l'évolution technique rapide constatée.



NiD-62 plan trois vues, 1927. Les radiateurs sont collés aux jambes de train.

Le 3 mai 1927, un marché d'Etat pour un montant de 3,7 millions de francs couvre la modernisation des 619 Nieuport 29 en parc (remplacement de la voilure). Le 16 mai et le 12 août, la société Gourdou-Lesseure reçoit commande de 25 GL-32 (soit 50 au total, mais 300 autres vont suivre); le 30 juin, la société Wibault reçoit commande de 36 Wibault 7, ces deux machines étant propulsées par un 9-cyl en étoile Gnome & Rhône Jupiter. L'Etat standardise, mais il ne peut s'empêcher de diviser pour régner.



Le Nieuport-Delage NiD-62 n/c 26, premier d'une longue série, 1927. On peut le comparer au NiD-52 ci-contre.

Dans le même temps, les 25 NiD-42 livrés en 1927 deviennent des NiD-62, tandis que 25 nouveaux NiD-62 sont réceptionnés en 1928 et qu'un marché pour 100 nouvelles machines du type NiD-62 est passé en 1928. Faute d'avoir pris une décision en matière de nouveau programme, c'est finalement un total de 560 Nieuport-Delage qui sont commandés entre 1929 et 1932, dont cinquante pour l'aéronautique navale.

Le NiD-72 C1

Le Nieuport 62 de 1927 n'ayant ni vitesse ascensionnelle, ni vitesse de pointe élevées, en comparaison des avions de 1918, le bureau d'études Nieuport reprend l'idée du Nieuport 48 (chasseur « jockey ») avec une aile haute nouvelle et plus fine à structure et revêtement métallique, le fuselage de construction semblable au Nieuport 52, et deux moteurs sont essayés, un Hispano-Suiza 12 Hb de 500 ch monté sur le prototype du chasseur léger et un Hispano-Suiza 12 Lb de 600 ch sur le chasseur à haute altitude.

Dotés d'une vitesse maximale de 268 km/h à 4 000 m (chasseur léger) et 262 km/h à 5 000 m (chasseur à haute altitude), les deux prototypes sont refusés après essais, le programme d'Etat prévoyant une vitesse de 300 km/h à 4 000 m. Les sept exemplaires construits sont vendus à la Belgique (3) et au Brésil (4) qui les trouvent excellents.

Le NiD-82 C1

Présenté par la SGA au Salon de Paris 1930, le Nieuport 82 est un mélange réussi des meilleures options ayant démontré leur valeur sur les versions précédentes.



Conçu et fabriqué en 1926, le Nieuport-Delage NiD-48 C1 répond au concours des chasseurs légers appelé « jockeys ». (Catalogue constructeur).



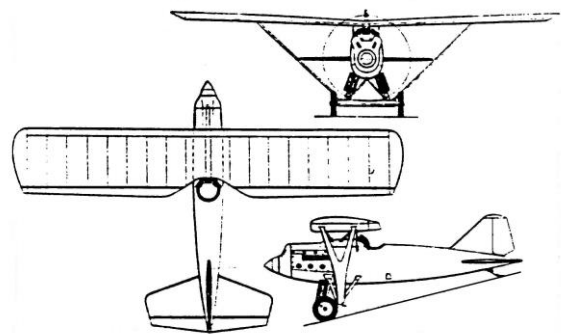
Le fameux Nieuport-Delage NiD-62, dont le prototype en 1926 battit 16 records internationaux de vitesse avec différentes charges.

Sous une voilure métallique révolutionnaire construite autour d'un caisson central (comme sur tous les avions vingt ans plus tard) avec de larges ailerons se trouve accroché par des mâts métalliques formant cabane un fuselage métallique (celui des NiD-52 et 72).

Le moteur est un Hispano-Suiza 12 LB de 600 ch (celui de NiD-72 02) que la SGA ne tarde pas à remplacer par un peu fiable Lorraine Petrel 12 Ha de 500 ch logé autour de capots aérodynamiques. Le train et les radiateurs sont ceux du NiD-72.

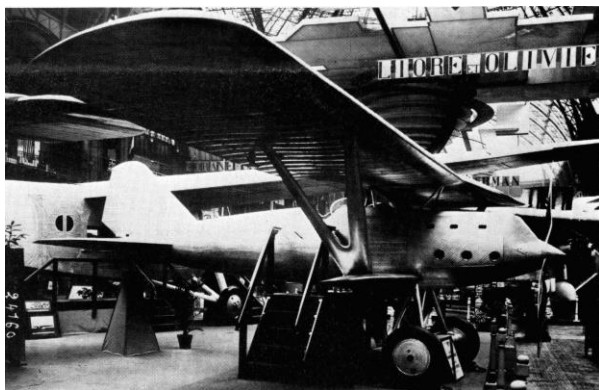
Lors des essais effectués à Villacoublay en juin et juillet 1930, la machine fait preuve de bonnes qualités de vol. Elle est rapide, 280 km/h au niveau du sol, 264 km/h à 6 000 mètres atteints en moins de 14 minutes, et ne présente plus les défauts de ses prédécesseurs, centrage trop arrière, ailerons inefficaces, propension à la vrille. Avec le moteur Lorraine, de nouveaux

empennages, allégé de 100 kg, ses performances sont encore améliorées.



Le chasseur monoplace NiD 82, 1931.

Arrivé trop tard pour concourir au programme des C1 de 1930, le prototype est resté sans suite.



Le NiD-82 au Salon de Paris 1930. (Collection L. Rosenthal).

Le NiD-622

Les « bonnes idées » du NiD-72 sont reprises en 1930 sur le Nieuport 62 qui fait encore l'objet de nombreuses commandes militaires, dans l'espoir de gommer ses défauts. Une nouvelle aile (ailerons type NiD-682), un nouveau train d'atterrissage (conçu et fabriqué par la maison Georges Messier), une technique de fabrication revue par la SGA (avec bonheur, cette fois) permettent à Nieuport de briguer de nouvelles commandes.

En 1930, 180 nouveaux chasseurs monoplaces sont commandés, 88 en 1931, 90 en 1932.

Les NiD-623 à 629

Toujours dans un but de test, plusieurs NiD-622 de série sont transformés entre 1931 et 1933 : suppression du plan inférieur, allègement général (petit réservoir), essais des derniers moteurs Hispano-Suiza et Lorraine, montage de turbocompresseurs Farman et Sydlowski-Planiol, réducteurs, hélices à pas variable nouveaux radiateurs, etc.



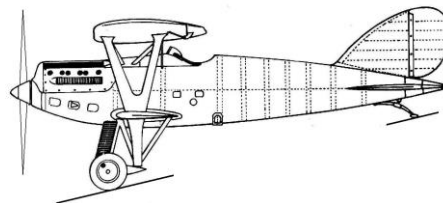
Le Nieuport-Delage NiD-623 a perdu son plan inférieur, reçu un radiateur frontal devant le moteur Lorraine. (Collection L. Rosenthal).

Propulsé par un gros W12 Lorraine 12 Fb Courlis de 600 ch, le NiD-623 dépasse 280 km/h en altitude. Chez Nieuport, on pense qu'il peut battre le record du monde de vitesse.

Propulsé par un Hispano-Suiza 12 Mc de 500 ch, le NiD-624 atteint 278 km/h.

Le NiD-625 est destiné aux essais d'ouverture de parachute à grande vitesse.

Propulsé par un lourd Lorraine 12 Hdr Petrel de 500 ch, Nieuport-Astra est heureux de trouver pour le NiD-626 un acheteur, le gouvernement du Pérou.



Nieuport-Delage NiD-629, 1932.

Propulsé par un brillant Hispano-Suiza 12 Md de 500 ch suralimenté (turbocompresseur Farman-Waseige), le NiD-628 atteint 290 km/h à 6 000 mètres, altitude atteinte en 17 mn (contre 23 mn au NiD-622).

Propulsé par le même moteur suralimenté par un compresseur Sydlowski-Planiol, le NiD-629 n'atteint que 274 km/h à 6 000 m, mais il ne lui faut que 14 mn pour atteindre cette altitude. Cinquante exemplaires sont commandés en 1932, pris sur la commande des 90 NiD-622.

Le NiD-120 et dérivés

Sous l'ère de la SGA, la numérotation des types d'avions Nieuport change. Sans doute pour refléter l'universalité de l'offre, avions, hydravions, civils et commerciaux.

Prototype	Moteur	Voilure charge au mètre carré	Vitesse maxi	Prod.
Bernard 260	Hispano 12 Xbrs 690 ch	Aile basse 120 kg/m ²	376 km/h à 5 000 m	1
SPAD 510	Hispano 12 Xbrs 690 ch	Aile haute 81,6 kg/m ²	295 km/h au sol	1
Dewoitine 500	Hispano 12 Xbrs 690 ch	Aile basse	371 km/h à 5 000 m	200
Dewoitine 560	Hispano 12 Xbrs 690 ch	Aile de mouette	354 km/h à 5 000 m	1
Dewoitine 370	G & R 14 Kdrs 750 ch	Aile haute 94,4 kg/m ²	372 km/h à 5 000 m	45 (Marine)
Ni-122	Hispano 12 Xbrs 650 ch	Aile haute 79 kg/m ²	363 km/h à 5 000 m	1
Ni-121	Lorraine 12 Hbrs 650 ch	Aile haute 85 kg/m ²	368 km/h à 5 000 m	1

Concours des chasseurs monoplaces de l'Armée de l'Air française, catégorie C1- 1930. (Tableau Gérard Hartmann).

Le programme des avions de chasse de 1930 (qui devait aboutir au choix du Dewoitine 500) exige des moteurs de 650 ch suralimentés, une vitesse supérieure à 350 km/h, un plafond de 9 000 m, bref des performances très élevées, un peu anticipées sur la technologie disponible. Le type 120 étudié en 1931 est la réponse de Nieuport à ce programme. Il y a 27 propositions de la part de l'industrie française, pourtant au plus bas sur le plan technique et financier.

Les avions NIEUPORT-DELAGE

En 1931, deux prototypes du Nieuport 120 sont réalisés, propulsés par des moteurs différents et donc portant des types différents. Le Ni-121 est propulsé par un moteur Lorraine 12 Hbrs Petrel de 650/670 ch, cheval de bataille de la

SGA, le Ni-122 par le dernier né des V12 Hispano, le V12 Xbrs de 650/690 ch. Les deux moteurs sont suralimentés. Une vitesse insuffisante et des problèmes de flottement d'ailerons disqualifient les deux prototypes.



L'avion Nieuport-Delage NiD-622 C1, 1929. (Catalogue constructeur).



Le monoplace de chasse Nieuport-122, fin 1932. Notez la position des radiateurs, dans la section du bord d'attaque de l'aile. (Collection L. Rosenthal).

Avions de transport

Le NiD-80

En 1918, la société Nieuport-Astra construit des avions-écoles biplaces à double commande, tous dérivés des types militaires de la guerre. Ils portent le type Nieuport 80. Le Nie-83 est un Nieuport 10, le Nie-82 un Nieuport 14, le Nie-80 un Nieuport 12 et le Nie-81 un Nieuport 17. Après la guerre, ces appareils sont vendus à des particuliers et transformés en avions de voyage aérien.

Le NiD-30

Dès 1918, le bureau d'études Nieuport dirigé par l'ingénieur Pillon conçoit une berline de transport pour cinq personnes, le pilote et quatre passagers, destinée à la ligne Paris - Londres de la *Compagnie Générale Transaérienne* : le Nieuport NiD-30. Renault fournit le moteur, un V12 de 450 ch. Le prototype est exposé au Salon de Paris 1919-1920.

En 1920, la CGT en commande sept exemplaires, mis en service en septembre 1920 sur la ligne Paris (Le Bourget) - Londres (Croydon) en 2 h 15 de vol. Après plusieurs accidents, en février 1921, sept mois après leur mise en service, la CGT se retire au profit de la Compagnie des Messageries Aériennes (CMA). Les machines sont retirées du service.

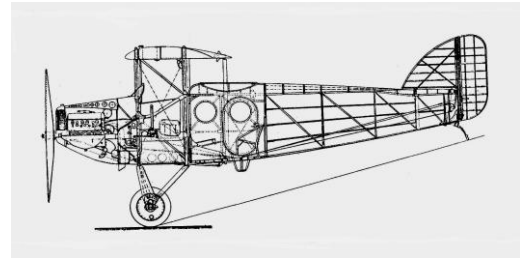
Le NiD-38

De début 1919 à fin 1923, les compagnies de transport aérien n'utilisent que des rebuts militaires, vendus à bas prix, en ce qui concerne les moteurs. L'homologation « 50 heures » de nouveaux moteurs en 1923, comme le Lorraine 12 Eb de 450 ch ou Gnome & Rhône Jupiter de 420 ch, plus sobres et surtout plus fiables, relance le marché. En 1924, le bureau d'études Nieuport-Astra réalise une machine simple et robuste, le NiD-38, destinée au transport civil de plis, petit fret et pièces détachées. La Compagnie Aérienne Française (CAF) dont c'est précisément le marché se porte acquéreur des quatre avions de série produits en 1924 et 1925.

Le NiD-39

A la demande de la CAF (basée au Bourget), Nieuport-Astra développe en 1927 une version plus robuste et plus logeable (quatre passagers contre deux) du NiD-38, baptisée NiD-39. La CAF impose aussi le moteur, un Armstrong-Siddeley Lynx de 215 ch qui remplace avantageusement le gros V8 Hispano-Suiza de 150 ch monté sur le prototype.

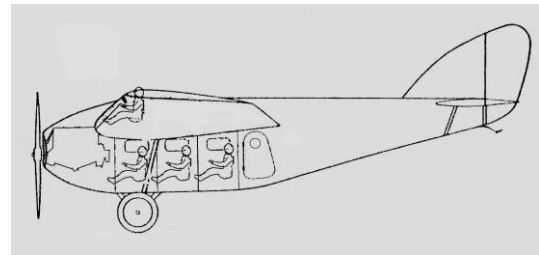
Les trente appareils successivement construits entre 1927 et 1932 servent à transporter entre les grandes villes d'Europe occidentale des plis, du petit matériel, des personnes (VIP).



Nieuport-Delage NiD-390, 1927.

Le NiD-45

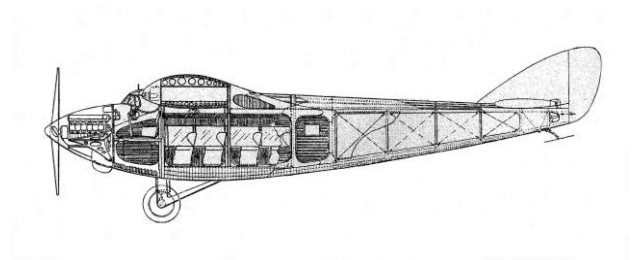
Antérieur au NiD-39 puisque dessiné en 1924, le Nieuport-Delage 45 est un projet d'appareil de transport pour six passagers resté sans suite du fait de l'absence de commande. Le pilote est assis presque au-dessus du moteur.



Projet Nieuport-Delage NiD-45 T, 1924.

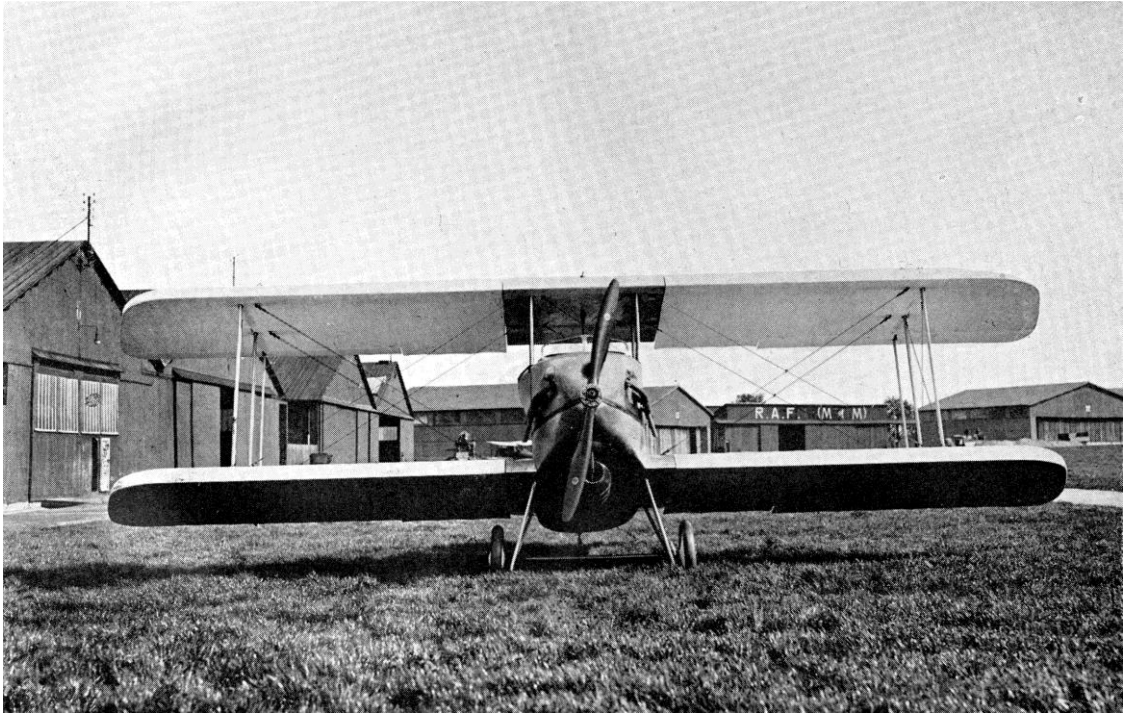
Le NiD-54

En 1927, le bureau d'études « appareils de transport » est scindé en deux, Robert Duhamel prenant en charge le développement des appareils civils de transport (passagers) et postaux (fret), l'ingénieur Pillon celui des projets de transport militaires et coloniaux.



Nieuport-Delage NiD-54, 1930.

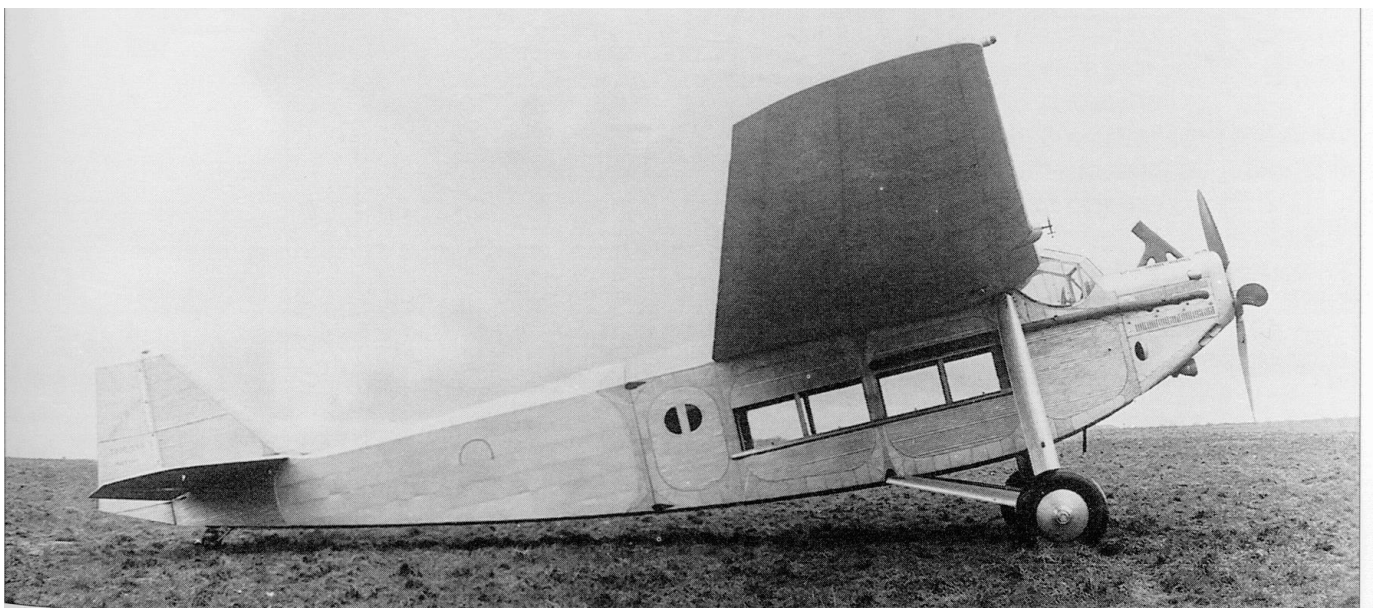
En 1928, le STAé lance un programme d'avions postaux. Nieuport-Astra y répond avec le NiD-54, un monoplane à aile haute à cabine fermée capable de transporter huit passagers plus pilote et copilote sur 800 km. Faute d'acheteur, le prototype est abandonné.



Nieuport NiD-38, avion de travail. Moteur Hispano-Suiza de 180 ch, 1924. (Catalogue constructeur).



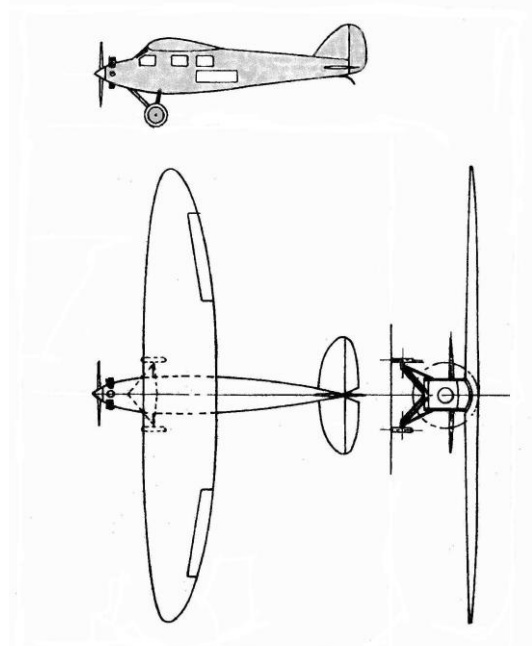
Nieuport-Delage NiD-30 T de la CGT, 1921. (Collection L. Rosenthal).



Le Nieuport-Delage NiD 540 offre une vaste cabine fermée pour huit passagers avec des toilettes, un luxe à l'époque. (Collection L. Rosenthal).

Le NiD-64

Le bureau d'études Duhamel en 1928 crée un petit monoplan à aile haute elliptique destiné au transport postal et au transport de cinq passagers sur 750 km, ou 400 kg de charge. Baptisé NiD-640, le prototype à moteur Wright J5c Whirlwind¹ de 290 ch est exposé en octobre au Salon de l'aéronautique de Berlin puis à celui de Paris sous la marque Nieuport-Astra.

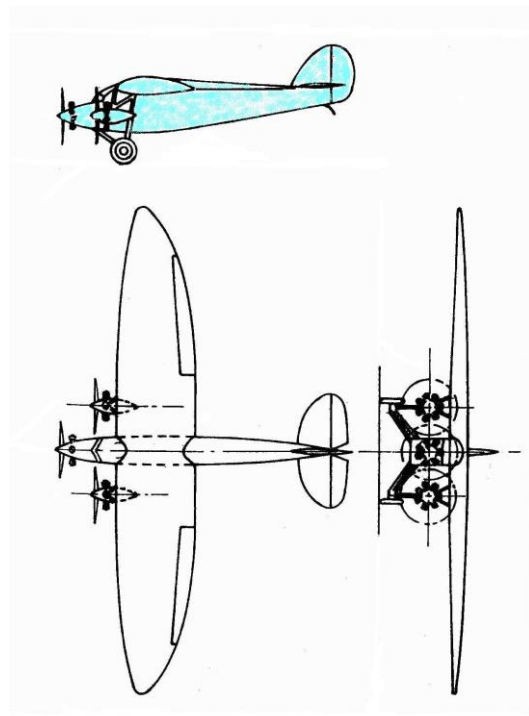


En 1929, le NiD-640 remporte les rallyes aériens de Reims et de Vienne. Le NiD-641 (moteur Lorraine 7 Ma de 230 ch) vainqueur du Grand prix des capitales d'Europe, est exposé au Salon de Paris 1930. Une série de sept machines est mise en production que la SGA vend difficilement (trois unités) à de petites compagnies aériennes. Il faut dire que la publicité de la SGA est plus axée sur le nom de la société que sur les produits et que ce marché est totalement dominé par le Farman 290.

Le NiD-74

Le bureau d'études Duhamel en 1929 crée un monoplan trimoteur à aile haute elliptique destiné au transport postal répondant à un programme d'Etat. Le NiD-740 qui doit être capable de voler avec un moteur coupé (conditions du marché) emporte 480 kg de fret sur 600 km à 180 km/h. Après les déboires des constructeurs impliqués, Bloch, Couzinet et SPCA, le programme est abandonné.

1. Hispano-Suiza possède la licence de fabrication des moteurs américains Wright, conformément à un accord de réciprocité signé en 1918 pour le V8 du SPAD.

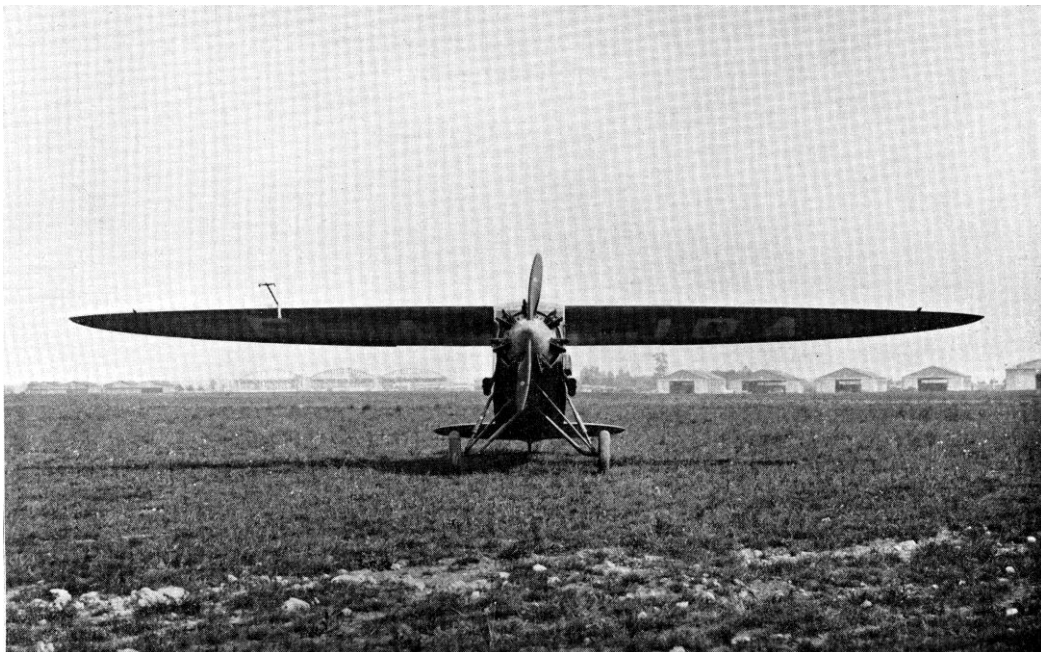


Date	Immatriculation	Type	Remarque
1920	F-ABAG	Nieuport 29	
1920	F-ABAN	Nieuport 81	
1920	F-ABAV	Nieuport 29 G	
1920	F-ABCR	Nieuport 81 et 81bis	N° 9830
1920	F-ABDF	Nieuport 80	N° 10667
1920	F-ABDJ	Nieuport 81	N° 8221
1920	F-ABDM	Nieuport 80	N° 3433
1920	F-ABDZ	Nieuport 80	N° 10862
1920	F-ABEK	Nieuport 80	N° 10678
1920	F-ABES	Nieuport 81	N° 9826
1920	F-ABFS	Nieuport X A2	
1920	F-ABFV	Nieuport 23	N° 381
1920	F-ABGE	Nieuport 81	N° 8214
1920	F-ABGF	Nieuport 80 et 80 bis	
1920	F-ABGK	Nieuport 80	
1920	F-ABGN	Nieuport 27	N° 5702
1920	F-ABGU	Nieuport 29	
1921	F-CGAT	Nieuport Delage 30 T	CGT
1921	F-CGTA	Nieuport Delage 30 T	
1921	F-CGTE	Nieuport Delage 30 T	
1921	F-CGTI	Nieuport Delage 30 T	
1921	F-CGTU	Nieuport Delage 30 T	
1921	F-CGTY	Nieuport Delage 30 T	Perdu en mer
1921	F-ACGT	Nieuport 81	N° 9802
1922	F-ADAK	Nieuport Delage 30 T1	01
1922	F-ADBX	Nieuport 28	N° 10681
1922	F-ADCB	Nieuport 24	N° 5748
1922	F-ADCM	Nieuport 80	
1922	F-ADDN	Nieuport 81	N° 9834
1922	F-ADEZ	Nieuport 28	
1922	F-ADFE	Nieuport 21	N° 7052
1922	F-ADFX	Nieuport 28	
1922	F-ADFY	Nieuport 21	
1923	F-AEBD	Nieuport 80	N° 9812
1923	F-AEBE	Nieuport 21 puis 81	N° 9850
1923	F-AEBF	Nieuport 80 et 80 bis	N° 9851
1923	F-AEBG	Nieuport 80	N° 9848
1923	F-AEBT	Nieuport 80	N° 9449
1923	F-AECG	Nieuport 80	N° 5050
1923	F-AEDO	Nieuport 80	N° 1002
1923	F-AEDX	Nieuport 28	N° 6566
1923	F-AEDZ	Nieuport 80	N° 9785

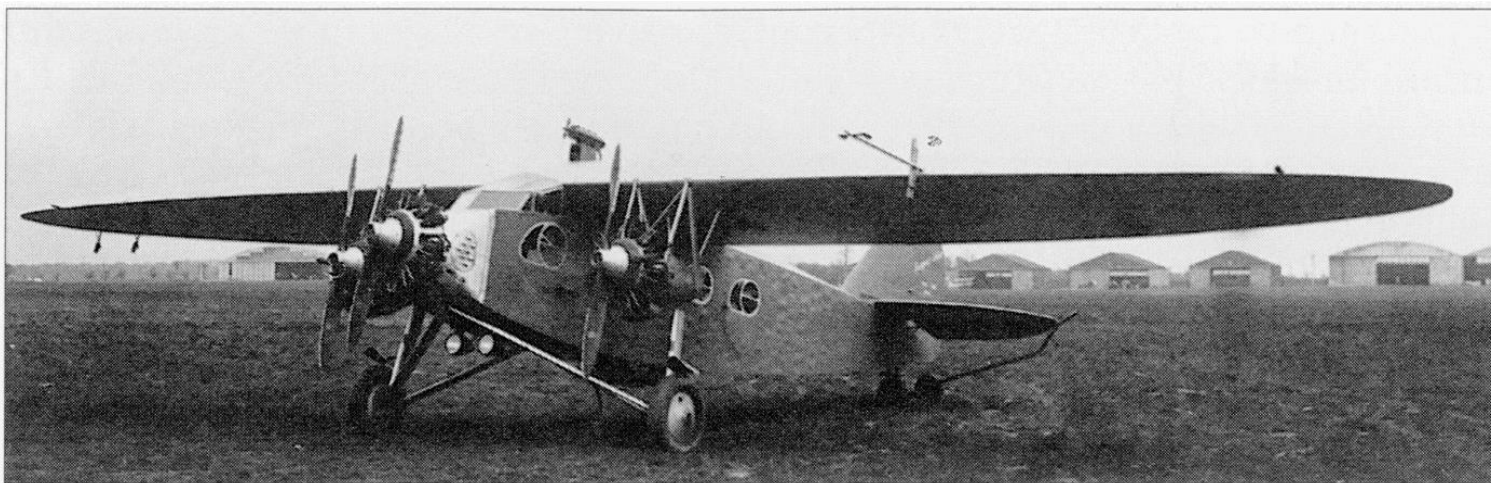
Les avions NIEUPORT-DELAGE



Le Nieuport-Delage NiD-64 à moteur Lorraine, immatriculé F-AJDA en 1930. (Catalogue constructeur).



Le Nieuport-Delage 641 avec sa belle aile elliptique. (Collection L. Rosenthal).



Le trimoteur postal à long rayon d'action Nieuport-Delage NiD 740, 1930. (Collection L. Rosenthal).

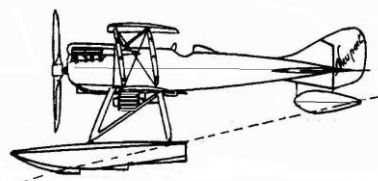
Les avions NIEUPORT-DELAGE

.../...

1923	F-AEEB	Nieuport 80	N° 9849
1923	F-AEEC	Nieuport 80	N° 6569
1923	F-AEEQ	Nieuport-Delage 29	N° 101
1923	F-AEET	Nieuport 80	N° 6759
1924	F-AFBK	Nieuport 80	N° 9344
1924	F-AFBL	Nieuport 81	N° 11045
1924	F-AFBM	Nieuport 81	N° 9763
1924	F-AFBN	Nieuport 80	N° 9412
1924	F-AFBO	Nieuport X A2	N° 10565
1924	F-AFBS	Nieuport 81	N° 9801
1924	F-AFBZ	Nieuport 81	N° 104
1924	F-AFCA	Nieuport 81bis	N° 105
1924	F-AFCB	Nieuport 81	
1924	F-AFCC	Nieuport 81	
1924	F-AFCD	Nieuport 81	
1924	F-AFDD	Nieuport Delage 29	N° 490
1924	F-AFGZ	Nieuport 80	
1924	F-AFHA	Nieuport 80	
1924	F-AFHB	Nieuport 80	
1924	F-AFHC	Nieuport 81	
1924	F-AFHD	Nieuport 81	
1924	F-AFHE	Nieuport 81	
1925	F-AGAI	Nieuport 24	N° 7108
1925	F-AGAJ	Nieuport 24bis	N° 7099
1925	F-AGAK	Nieuport 24	N° 7111
1925	F-AGCM	Nieuport 80	N° 19
1925	F-AGCN	Nieuport 81	N° 18
1925	F-AGDN	Nieuport 24	N° 7092
1925	F-AGDN	Nieuport 21	N° 7092
1925	F-AGDO	Nieuport 21	N° 7084
1925	F-AGFO	Nieuport 24	N° 7110
1926	F-AGEJ	Nieuport 81	N° 1
1926	F-AGEK	Nieuport 81	N° 2
1926	F-AGEL	Nieuport 81	N° 3
1926	F-AGEP	Nieuport 81	N° 4
1926	F-AGEQ	Nieuport 81 et 81bis	N° 5
1926	F-AGET	Nieuport 81 et 81bis	N° 6
1926	F-AGEU	Nieuport 81 et 81bis	N° 7
1926	F-AGFK	Nieuport Delage 38	01
1926	F-AGFL	Nieuport Delage 38	02
1927	F-AHCT	Nieuport 37	
1927	F-AHDD	Nieuport Delage 38	N° 3
1927	F-AHDQ	Nieuport Delage 42	N° 5
1927	F-AHDV	Nieuport 81	
1927	F-AHEX	Nieuport 81	N° 8
1927	F-AIAA	Nieuport Delage 38	N° 1
1927	F-AIBA	Nieuport 80	N° 10675
1927	F-AIBB	Nieuport 80	N° 10532
1927	F-AIBP	Nieuport 80	N° 25
1927	F-AIBQ	Nieuport 80	N° 26
1927	F-AIBY	Nieuport 21	N° 1
1927	F-AIBZ	Nieuport 81 et 81bis	
1927	F-AICA	Nieuport 81	
1927	F-AICI	Nieuport 81bis	N° 15
1927	F-AICJ	Nieuport 81bis	N° 16
1927	F-AICK	Nieuport 81	N° 39
1927	F-AICL	Nieuport 80	N° 10
1927	F-AICM	Nieuport 80	N° 11
1927	F-AICN	Nieuport 80	N° 12
1927	F-AICO	Nieuport 80	N° 13
1927	F-AICZ	Nieuport 81bis	N° 5123
1927	F-AIDA	Nieuport 81bis	N° 5120
1927	F-AIDD	Nieuport Delage 33	N° 7
1927	F-AIDE	Nieuport 81	
1927	F-AIDR	Nieuport 80	
1927	F-AIEA	Nieuport Delage 29	N° 1
1927	F-AIEF	Nieuport 81bis	N° 1
1927	F-AIFY	Nieuport 29 ET1	N° 5092
1927	F-AIFZ	Nieuport 81	N° 5151
1927	F-AIGG	Nieuport 81	N° 5162
1927	F-AIGN	Nieuport Delage 46	N° 4
1927	F-AIHJ	Nieuport 81 et 81bis	N° 5192
1927	F-AIHY	Nieuport 81	N° 5193
1927	F-AIII	Nieuport Delage 42	N° 16

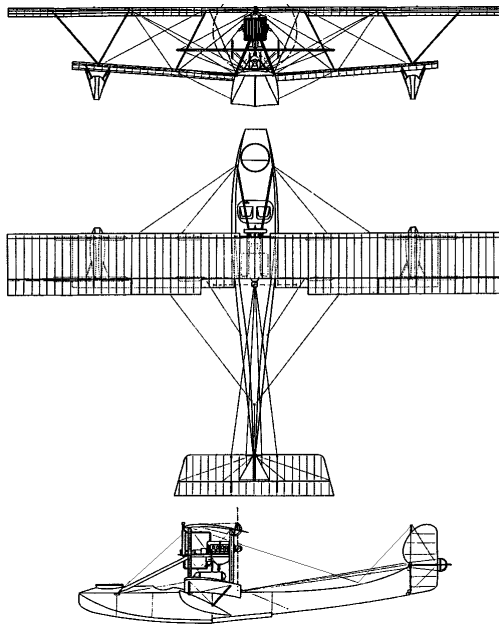
1928	F-AIMP	Nieuport Delage 390	N° 1
1928	F-AINI	Nieuport 80 et 81bis	N° 10681
1928	F-AINJ	Nieuport 81	N° 10365
1928	F-AINK	Nieuport 80 et 81	N° 9449
1928	F-AINL	Nieuport 81 et 81bis	N° 9763
1928	F-AIOA	Nieuport Delage 391	N° 1
1928	F-AIPO	Nieuport Delage 62	N° 50
1928	F-AIPP	Nieuport Delage 390	N° 2
1928	F-AIPQ	Nieuport Delage 62	N° 61
1928	F-AIRS	Nieuport Delage 62	N° 62
1928	F-AIVN	Nieuport Delage 390	N° 3
1928	F-AIVO	Nieuport Delage 390	N° 4
1928	F-AIVY	Nieuport Delage 390	N° 5
1928	F-AIVZ	Nieuport Delage 391	N° 6
1929	F-AIXB	Nieuport Delage 390	N° 7
1929	F-AIXC	Nieuport Delage 390	N° 8
1929	F-AIXI	Nieuport Delage 641	N° 1
1929	F-AIYE	Nieuport Delage 391	N° 2
1929	F-AIYF	Nieuport Delage 391	N° 3
1929	F-AIYG	Nieuport Delage 391	N° 9
1931	F-AJDA	Nieuport 641	01
1931	F-AJEA	Nieuport 81	N° 815
1931	F-AJKL	Nieuport Delage 641	N° 3
1931	F-AJLD	Nieuport 21	N° 7045
1931	F-AJNC	Nieuport Delage 391	N° 12
1931	F-AJND	Nieuport Delage 391	N° 13
1931	F-AJNE	Nieuport Delage 391	N° 14
1931	F-AJNO	Nieuport Delage 641	N° 2
1931	F-AJNP	Nieuport Delage 641	N° 6
1931	F-AJNU	Nieuport Delage 641	N° 7
1931	F-AJNV	Nieuport Delage 641	N° 4
1932	F-AJQB	Nieuport Delage 391	N° 15
1932	F-AJQY	Nieuport Delage 641	N° 11
1932	F-AJQZ	Nieuport Delage 641	N° 8
1932	F-AJRA	Nieuport Delage 641	N° 9
1932	F-AJRB	Nieuport Delage 641	N° 10
1932	F-AJRE	Nieuport Delage 641	N° 5
1932	F-AJRG	Nieuport Delage 391	N° 16
1932	F-AJRH	Nieuport Delage 391	N° 17
1932	F-AJRI	Nieuport Delage 391	N° 18
1932	F-AJRJ	Nieuport Delage 391	N° 19
1932	F-AJRK	Nieuport Delage 391-2	N° 20
1932	F-AJTC	Nieuport Delage 481	N° 1
1932	F-AJYU	Nieuport Delage 391	N° 21
1932	F-AJYV	Nieuport Delage 391	N° 22
1932	F-AJYX	Nieuport Delage 391	N° 23
1932	F-AJYY	Nieuport Delage 391	N° 24
1932	F-AJYZ	Nieuport Delage 391-2	N° 25
1933	F-AKDG	Nieuport Delage 72	01
1933	F-AKFG	Nieuport Delage 580	01
1933	F-AKFR	Nieuport Delage 580	02
1933	F-AKGP	Nieuport Delage 590	01
1934	F-ALEV	Nieuport Delage 641	N° 13
1934	F-ALLB	Nieuport 44	
1934	F-ALZH	Nieuport Delage 540	01
1935	F-AMDS	Nieuport Delage 391-2	N° 26
1935	F-AMDT	Nieuport Delage 391-2	N° 27
1935	F-AMDU	Nieuport Delage 391-2	N° 28
1935	F-AMDV	Nieuport Delage 391-2	N° 29
1935	F-AMDX	Nieuport Delage 391-2	N° 30
1935	F-AMDY	Nieuport Delage 391-2	

Immatriculations Vérités des avions Nieuport et Nieuport-Delage, 1920-1935.



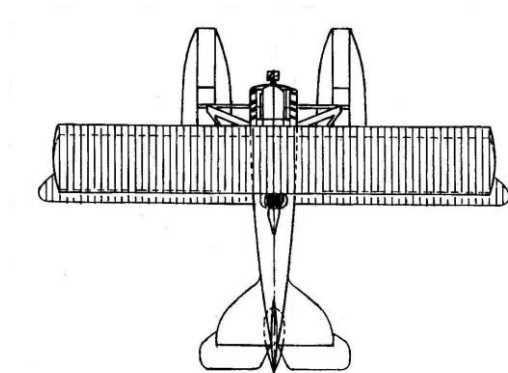
Avions coloniaux, marins et hydravions militaires

On l'a vu, en août 1918, Alphonse Tellier vend ses installations d'Argenteuil, de Paris et de l'île de la Jatte à Nieuport-Astra. Dès janvier 1919, les hydravions Tellier apparaissent au catalogue Nieuport, mais aucune vente de matériel ne vient couronner ce rachat qui fait de Nieuport un important fournisseur ².



Tellier 200 ch, plan trois vues, 1917.

En 1920, en dépit d'un parc immense d'hydravions, la marine française cherche à constituer une aviation militaire navale telle qu'elle avait été imaginée en 1913, notamment une aviation embarquée, la guerre ayant apporté la preuve qu'un vaisseau était vulnérable par une attaque aérienne.



2. Lire dans la même collection Les hydravions d'Alphonse Tellier.

Le NiD-33

En 1921, le STAé commande à Nieuport-Delage deux prototypes d'un biplace embarqué de reconnaissance armé, le NiD-33 SAL (moteur Salmson) et NiD-33 HS (moteur Hispano-Suiza). Réalisées en 1922, les deux machines sont testées à la CEPA début 1923. Ces essais révèlent l'impossibilité de décollage depuis la plate-forme d'un cuirassé sans accélérateur (catapulte). Les catapultes seront réalisées en 1927 par les chantiers Penhoët avec des hydravions Schreck-FBA ³. La petite série (10 ex) des NiD-33 HS est vendue au Japon, en Pologne et aux Etats-Unis.



Nieuport-Delage NiD-33 HS, 1924. (Collection L. Rosenthal).

Le NiD-39

En 1923, la Marine nationale lance un programme de triplace de grande reconnaissance capable de tenir la mer sans couler en cas de panne moteur. Nieuport-Astra étudie spécialement un monoplane à aile haute dont le fuselage renferme des flotteurs, le NiD-39. C'est le Levasseur PL-3 qui est retenu.



Le fameux Nieuport 29 des Coupes de vitesse pour hydravions de 1919 à 1921.

Le NiD-43

Le NiD-43 est conçu et réalisé en 1924 en réponse à un programme de la marine d'avion biplace de chasse embarqué (porte-avions *Béarn*). Son fuselage comporte des compartiments étanches et les deux flotteurs des roues encastrees insubmersibles permettant à l'avion de flotter pendant six heures. L'avion est repêché et hissé sur le bâtiment par une grue. La marine choisit les Villiers 2 et Levasseur PL-5.

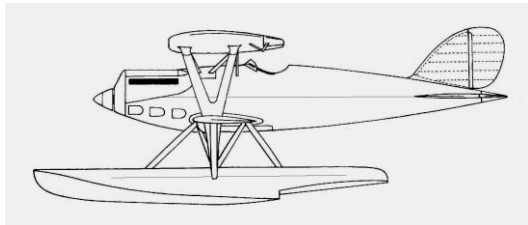
3. Lire dans la même collection Les bolides de la FBA.

Le NiD-85

En 1924, la marine recherche des appareils d'entraînement (avions-école) plus modernes que ceux qui résultent des stocks de guerre. Nieuport-Astra propose un biplan en tandem, le NiD-85. L'appareil n'est pas retenu. (C'est le FBA-17 qui est choisi).

L'hydravion NiD-42

Fin 1925, Nieuport-Astra étudie une version à flotteurs du NiD-42. L'ingénieur Bonnemaïson à Argenteuil dessine des flotteurs asymétriques avec redan oblique cubant chacun 2,3 m³ avec compartiments étanches. Achievé en septembre 1926, le NiD-42H C1 qui devait voler à 250 km/h ne parvient pas à hydroplaner en ligne droite sur la Seine et encore moins à déjauger.



Hydravion de chasse Nieuport-Delage NiD-42H C1, 1926.

Le NiD-57

En 1926, la société Nieuport-Astra se penche sur la question des avions coloniaux. Ces machines sont d'une construction spéciale, adaptée à leur mission. Capable de résister aux pluies des moussons (pas de hangar) et à l'humidité de l'Indochine, à la chaleur du soleil africain, la machine doit être d'un entretien facile et on doit pouvoir la réparer sans outils spéciaux après une avarie.

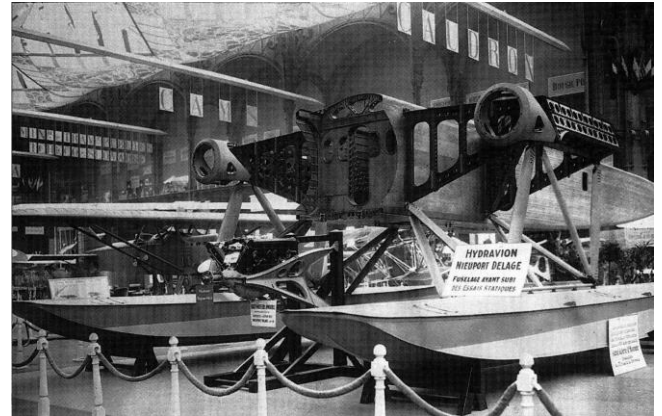
Deux projets sont étudiés en 1928 par le bureau d'études Pilon, le NiD-560, un avion monomoteur, et le NiD-570, un trimoteur. Aucun des deux projets n'est retenu par l'Etat.

Le NiD-50

En janvier 1928, le STAé édite un programme d'hydravion bombardier torpilleur de haute mer, programme ambitieux qui motive de grands projets. Nieuport-Astra y répond en présentant au Salon de 1928 une énorme machine, le NiD-50 HB 4.

Il s'agit d'un grand monoplan de près de sept tonnes en charge à structure et revêtement entièrement métallique portant deux longs (10,60 m) flotteurs entièrement métalliques, propulsé par deux moteurs 9-cyl Gnome & Rhône Jupiter de 420 ch imposés par le programme.

L'équipage se compose de quatre hommes, un mitrailleur à l'avant, un pilote et un navigateur au poste central et un mitrailleur défendant les sabords et l'arrière de l'appareil.



La structure centrale du NiD-50 HB 4, 1928. (Collection L. Rosenthal).

La concurrence est vive : CAMS, Latécoère, Lioré et Olivier, SPCA. C'est le Lioré et Olivier H-257 qui remporte le concours. En faillite, l'usine Nieuport-Astra d'Argenteuil est vendue fin 1927 à Lioré et Olivier.



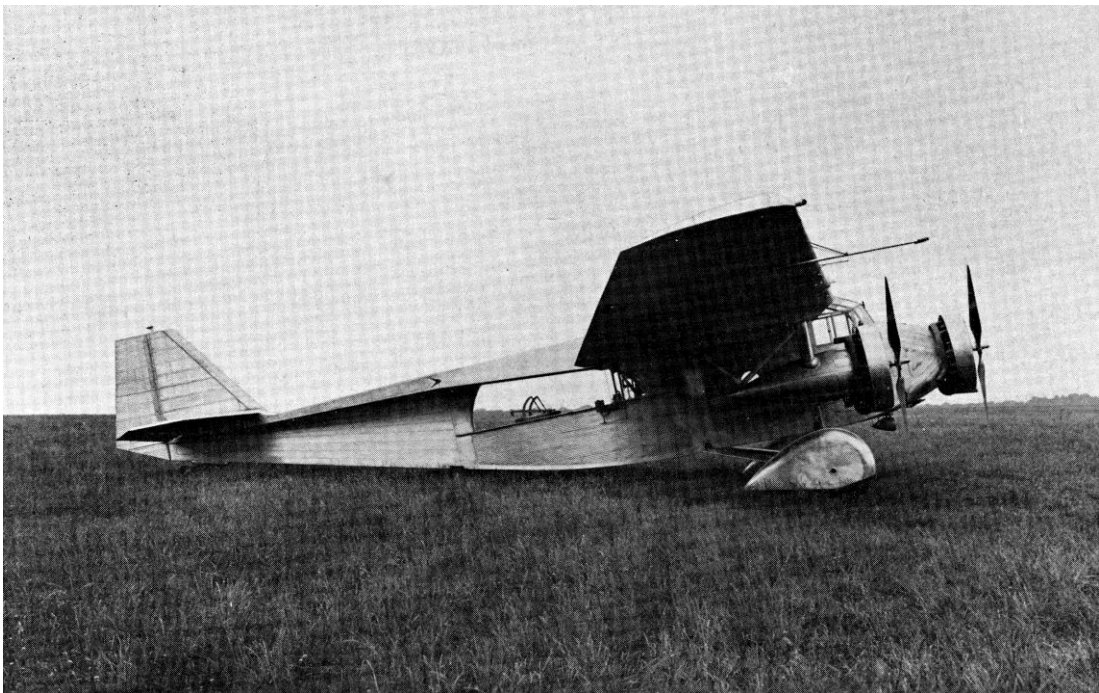
Publicité de la SGA, 1930.

Le NiD-59

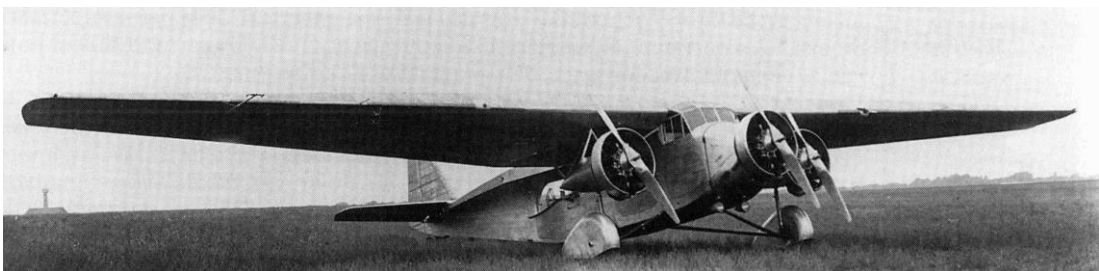
En 1930, l'Etat lance un programme officiel d'avion colonial. Le STAé exige un appareil métallique de fabrication simple et des moteurs refroidis par air. Bloch, Dewoitine, Nieuport-Astra et SPCA présentent au total 13 projets. Nieuport-Astra présente deux prototypes, le trimoteur NiD-590 et le monomoteur NiD-690.



L'avion marin Nieuport-Delage NiD 43 en 1925. (Catalogue constructeur).



L'avion trimoteur colonial Nieuport-Delage NiD 590, janvier 1933. (Catalogue constructeur).



L'avion trimoteur colonial Nieuport-Delage NiD 590, janvier 1933. (Catalogue constructeur).

Comme le NiD-57, les NiD-64 et 74, ces machines dérivent du NiD-54. Malheureusement, les moteurs choisis par la SGA sont des 5-cyl en étoile Lorraine Algol de 300/330 ch. Le 590 pesant plus de cinq tonnes au décollage en pleine charge, le train d'atterrissage fait l'objet d'études et de tests spéciaux. Les roues, freins et amortisseurs oléopneumatiques proviennent de chez Messier. C'est le Bloch 120 qui est choisi.

Le NiD-69

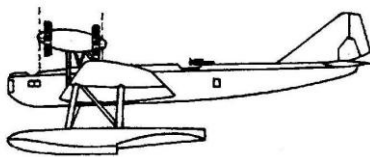
Deux prototypes du NiD-690 sont construits par la SGA en 1932 et 1933, propulsés par un moteur 5-cyl Lorraine Algol de 300 ch. Le 01 est testé au CEMA en 1934 où sa motorisation le rend poussif, son plan vertical jugé inapproprié.

Le NiD-58

En 1931, l'Etat lance un programme de biplace de reconnaissance. Une distance de 900 km est exigée, une masse inférieure à 2 500 kg et une vitesse supérieure à 250 km/h. La SGA (équipe Pillon) présente le NiD-58, un monoplane aile haute biplace en tandem de fabrication entièrement métallique comme le NiD-82. Le concours est remporté par l'ANF Mureaux 111.

Le projet NiD-60

L'hydravion géant NiD-50 HB 4 bimoteur est transformé en 1929 en quadrimoteur. Les deux excellents 9-cyl Jupiter sont remplacés par quatre Lorraine 7 Me Mizar de 240 ch soi-disant réputés pour leur robustesse. La machine, qui atteint maintenant 7,7 tonnes au décollage, fait l'objet de recherches en soufflerie.



Hydravion HB 4 Nieuport-Delage NiD-600, 1929.

Le marché des grands hydravions de reconnaissance et de bombardement est remporté par le Lioré et Olivier H-258.

Le NiD-84 avion convertible

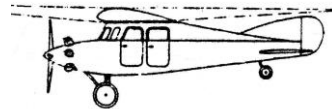
Dans le cadre d'un programme d'Etat datant du début de l'année 1932, le bureau d'études Duhamel étudie pour la SGA un « convertible », solution hybride entre l'avion et l'automobile, baptisé NiD-84.

La machine est un avion entièrement métallique propulsé par un moteur Lorraine 5-cyl en étoile de 120 ch actionnant une hélice carénée quadripale. La cabine offre trois places. L'aile métallique pivote de 90° et se replie en deux parties.



Convertible automobile-avion René Tampier, avec lequel son inventeur et constructeur se rendit de Buc au Salon de l'aviation à Paris, le 10 novembre 1921. (Archives municipales de Boulogne-Billancourt).

Chiffre incroyable, 23 machines sont présentées à ce concours, remporté par le Farman 230 (monoplace) et les Caudron 193 et 232 (biplaces).



L'aile volante NiD-94

Le bureau d'études Pillon en 1932 s'attaque à un projet un peu étrange d'aile volante, très à la mode en Allemagne à la même époque.

La machine réalisée en 1933 baptisée Nieuport-Delage NiD-94 pèse 385 kg sans moteur : ce record en matière de légèreté est obtenu par une structure tubulaire en acier au chrome molybdène soudée à l'autogène recouverte de fin contreplaqué (2 dixième), fuselage et aile. Celle-ci, de grande envergure (13,30 m), porte à ses extrémités des dérives qui peuvent être conjuguées (vol normal) ou contrariées (aérofrein). Les ailerons servent pour virer et la profondeur.

Sadi-Lecointe, pilote d'essais attitré, et qui a volé sur une bonne cinquantaine de machines, monoplaces de combat, avions de record, biplans militaires ou de transport, petits avions-école à double commande et gros engins multimoteurs, a bien du mal à faire évoluer la machine lors de ses premiers vols en février 1934.

Considérée comme sous-motorisée (ou trop lourde pour son moteur), la petite machine n'obtient pas son certificat de navigabilité et le projet est abandonné.



L'un des deux prototypes de l'avion colonial Nieuport-Delage NiD 690 avant son 1^{er} vol, juin 1933. (Catalogue constructeur).



Biplane de reconnaissance Nieuport-Delage NiD-580 R2. (Catalogue constructeur)



L'aile volante Nieuport-Delage NiD-940, 1933. (Collection L. Rosenthal). .

Les avions NIEUPORT-DELAGE

<i>Type</i>	<i>Moteur</i>	<i>Enverg. Long.</i>	<i>Surface alaire</i>	<i>Masses - à vide - en charge</i>	<i>Vitesse maximale</i>	<i>Autonomie</i>	<i>Plafond</i>	<i>Production</i>
NiD-29 C1 1918	Hispano-Suiza 8Fb de 300 ch	9,70 m 6,50 m	26,85 m ²	740 kg 1 100 kg	230 km/h	2 h	7 700 m	700 (F) 600 (J) total 2100
NiD-30 T 1919	Renault 12 Ja 450 ch	13,50 m 10,70 m	65 m ²	1 500 kg 2 500 kg	180 km/h	3 h	4 000 m	7 plus protos T1 et T2
NiD-31 C1 1919	Le Rhône 170 ch	8,60 m 6,60 m	18 m ²	495 kg 780 kg	230 km/h	2 h	6 000 m	2 (protos)
NiD-32 M1 1920	Le Rhône 180 ch	9,70 m 6,70 m	30 m ²	600 kg 860 kg	140 km/h	4 h ½	2 800 m	12 (marine)
NiD-33 M 1921	Salmson Z9Ab 240 ch Hispano-Suiza 8Fb	10,0 m 7,75 m	32 m ²	880 kg 1280 kg	220 km/h	300 km	6 000 m	2 protos (ma- rine)
NiD-34 V 1922	Sumbeam-Coatalen 500 ch							Avion de re- cord (projet)
NiD-41 1922	Wright H-3 400 ch	8,20 m 7,80 m	12,70 m ²	800 kg 1 000 kg	Plus de 300 km/h	400 km	-	1 proto de vitesse
NiD-35 M 1923	Hispano-Suiza 8 Aa 150 ch	10,20 m 7,0 m	28,50 m ²	625 kg 940 kg	220 km/h	-	-	1 (proto) ma- rine
NiD-37 C1 1923	Hispano-Suiza 8Fb de 300 ch				250 km/h			
NiD-42 S 1923	Hispano-Suiza 12 Hb de 600 ch	9,50 m 7,30 m	14 m ²	1 170 kg 1 440 kg	360 km/h	400 km	-	1 proto de vitesse
NiD-38 HS 1924	Hispano-Suiza 8Ab de 180 ch	10,90 m 8, 11 m	40,30 m ²	850 kg 1250 kg	175 km/h	5 h	4 000 m	4 protos (trans- port)
NiD-42 C1 1924	Hispano-Suiza 12 Ha de 450 ch	12,0 m 7,5 m	30,85 m ²	1 200 kg 1 800 kg	266 km/h	400 km	8 000 m	30
NiD-43 M2 1924	Hispano-Suiza 12 Hb de 500 ch	12,80 m 10,0 m	44,30 m ²	1 680 kg 2 320 kg	210 km/h	2 h 30	6 500 m	1 (proto)
NiD-85 E2 1924	Hispano-Suiza 8 Aa de 150 ch	10,20 m 7,00 m	28,90 m ²	625 kg 950 kg	150 km/h	2 h	-	1 proto (avion école DC)
NiD-44 C1 1925	Lorraine 12 Eb de 450 ch	12,0 m 7,5 m	30,85 m ²	1 200 kg 1 800 kg	260 km/h	400 km	8 100 m	1
NiD-45 T 1925	Renault 550 ch	18 m 12 m	65 m ²	2 100 kg 3 200 kg	220 km/h	850 km	-	Projet (non construit)
NiD-46 C1 1925	Hispano-Suiza 12 Gb de 500 ch	12,0 m 7,5 m	30,85 m ²	1 200 kg 1 800 kg	272 km/h	400 km	8 200 m	1
NiD-47 C2 1926								Projet (non réalisé)
NiD-48 C1 1926	Hispano-Suiza 12 Jb de 400 ch	10,0 m 6,40 m	19,38 m ²	1 032 kg 1 290 kg	276 km/h	1 h 30	7 000 m	2
NiD-49 C1 1926	Renault V12 550 ch							Projet (non réalisé)
NiD-50 HB 4 - 1928	2 Gnome & Rhône 9 Ad Jupiter 420 ch	28,50 m 18,0 m	120 m ²	4 000 kg 6 800 kg	185 km/h	750 km	4 000 m	1 prototype
NiD-51 M 1926								Projet (non réalisé)
NiD-39 1927	Armstrong-Siddeley Lynx de 215 ch	10,60 m 8,70 m	39 m ²	970 kg 1400 kg	175 km/h	400 km	-	30 (transport)
NiD-52 C1 1927	Hispano-Suiza 12 Hb de 500 ch	12,0 m 7,50 m	29,50 m ²	1 360 kg 1 820 kg	260 km/h	3 h	8 200 m	60 par l'Espagne
NiD-62 C1 1927	Hispano-Suiza 12 Hb de 500 ch	12, 0 m 7,65 m	30,85 m ²	1 370 kg 1 855 kg	270 km/h	450 km	7 700 m	317
NiD-640 1928	Wright J5c Whirl- wind 290 ch	15,40 m 9,45 m	31 m ²	1 100 kg 1 800 kg	180 km/h	750 km	-	7 (transport)
NiD-560 1929	Monomoteur colonial							Projet non retenu

Les avions NIEUPORT-DELAGE

NiD-570 1929	Trimoteur colonial							Etude
NiD-72 C1 1929	HS 12 Hb de 500 ch et HS 12 Lb de 600 ch	12,0 m 7,50 m	28 m ²	1 300 kg 1 600 kg	268 km/h	600 km	-	1 proto et 7 série
NiD-621 H 1929								Hydravion (projet)
NiD-540 T 1930	Renault 580 ch ou Lorraine 500 ch	27 m 12 m	54 m ²	2 100 kg 3 200 kg	195 km/h	800 km	4 000 m	1 prototype
NiD-550 1930	Trimoteur postal transatlantique							Projet
NiD-580 R2 1930	Hispano-Suiza 12 Nb 650 ch	15 m 11,3 m	38 m ²	1 765 kg 2 635 kg	265 km/h	6 h	7 000 m	2 protos biplace reconnaissance
NiD-590 1930	3 Lorraine Algol 300 ch	25,90 m 14,72 m	70 m ²	3 400 kg 5 030 kg	220 km/h	1 300 km	8 000 m	Avion colonial 1 proto
NiD-60 HB 4 - 1930	4 Lorraine 7 Me Mizar de 240 ch	28,50 m 18,0 m	120 m ²	5 000 kg 7 700 kg	190 km/h	850 km	4 400 m	Projet (ex 50)
NiD-622 C1 1930	Hispano-Suiza 12 Mc de 580 ch	12,0 m 7,65 m	29 m ²	1 375 kg 1 900 kg	270 km/h	500 km	8 200 m	358
NiD-740 T 1930	3 Salmson 95 ch	26 m 17,50 m	40,82 m ²	1 500 kg 2 300 kg	180 km/h	3 500 km	-	2 protos (avion postal)
NiD-82 C1 1931	Lorraine 12 Ha Petrel de 500 ch	12,0 m 7,50 m	29 m ²	1 200 kg 1 800 kg	280 km/h	520 km	9 450 m	1 (proto)
NiD-623 1931	Lorraine 12 Fb Cour- lis 600 ch	12,0 m 7,65 m	26,6 m ²	1 005 kg 1 470 kg	260 km/h	200 km	-	1 proto (NiD-62 n° 61)
NiD-624 1931	Hispano-Suiza 12 Mc de 500 ch	12,0 m 7,65 m	26,6 m ²	1 175 kg 1 400 kg	278 km/h	500 km	-	2 protos
NiD-580 R2 1931	Hispano-Suiza 12 Nb de 650 ch	15,0 m 11,30 m	38 m ²	1 768 kg 2 635 kg	265 km/h	900 km	5 000 m	2 protos
NiD-690 T 1931	5-cyl Lorraine Algol 300 ch	17,25 m 12,15 m	38 m ²	1 640 kg 2 430 kg	195 km/h	750 km	5 500 m	2 protos
NiD-625 LP 1932	Hispano-Suiza 12 Hb de 500 ch	12,0 m 7,65 m	29 m ²	1 175 kg 1 745 kg	250 km/h	-	-	1 proto largage parachute
NiD-840 T 1932	Lorraine 120 ch	13,25 m 5,0 m	27 m ²	615 kg 1 040 kg	210 km/h	400 km	5 000 m	Projet (avion- auto)
NiD-940 1932	Salmson 135 ch	13,30 m 5,05 m	27 m ²	610 kg 1 050 kg	220 km/h	600 km	6 800 m	1 proto (aile volante)
NiD-121 C1 1932	Lorraine 12 Hbrs Petrel 650/700 ch	13,0 m 7,20 m	22 m ²	1 350 kg 1 865 kg	363 km/h	800 km	9 000 m	1 proto
NiD-122 C1 1932	Hispano-Suiza 12 Xbrs de 690 ch	13,0 m 7,20 m	22 m ²	1 433 kg 18 66 kg	362 km/h	800 km	9 000 m	1 proto
NiD-626 1932	Lorraine 12 Hdr Petrel 500 ch	12,0 m 7,65 m	29 m ²	1 075 kg 1 500 kg	270 km/h	600 km	8 200 m	12 (Pérou)
NiD-627 1932	Hispano-Suiza 12 Mdrs de 500 ch	12,0 m 7,65 m	29 m ²	1 400 kg 1 600 kg	270 km/h	500 km	8 200 m	Projet (non réalisé)
NiD-628 1932	Hispano-Suiza 12 Mdrs (Farman) 500 ch	12,0 m 7,63 m	25 m ²	1 300 kg 1 780 kg	290 km/h	600 km	8 900 m	Ex NiD-624 01 et ex 622 n° 521
NiD-629 1932	Hispano-Suiza 12 Mdrs (Szydlowski)	12,0 m 7,63 m	25 m ²	1 385 kg 1 880 kg	274 km/h	600 km	8 850 m	Ex 622 n° 522 et 524, 50 ex 622

Appareils, projets et études Nieuport-Delage durant la période Nieuport-Astra (1919-1930) et SGA (1930-1934).