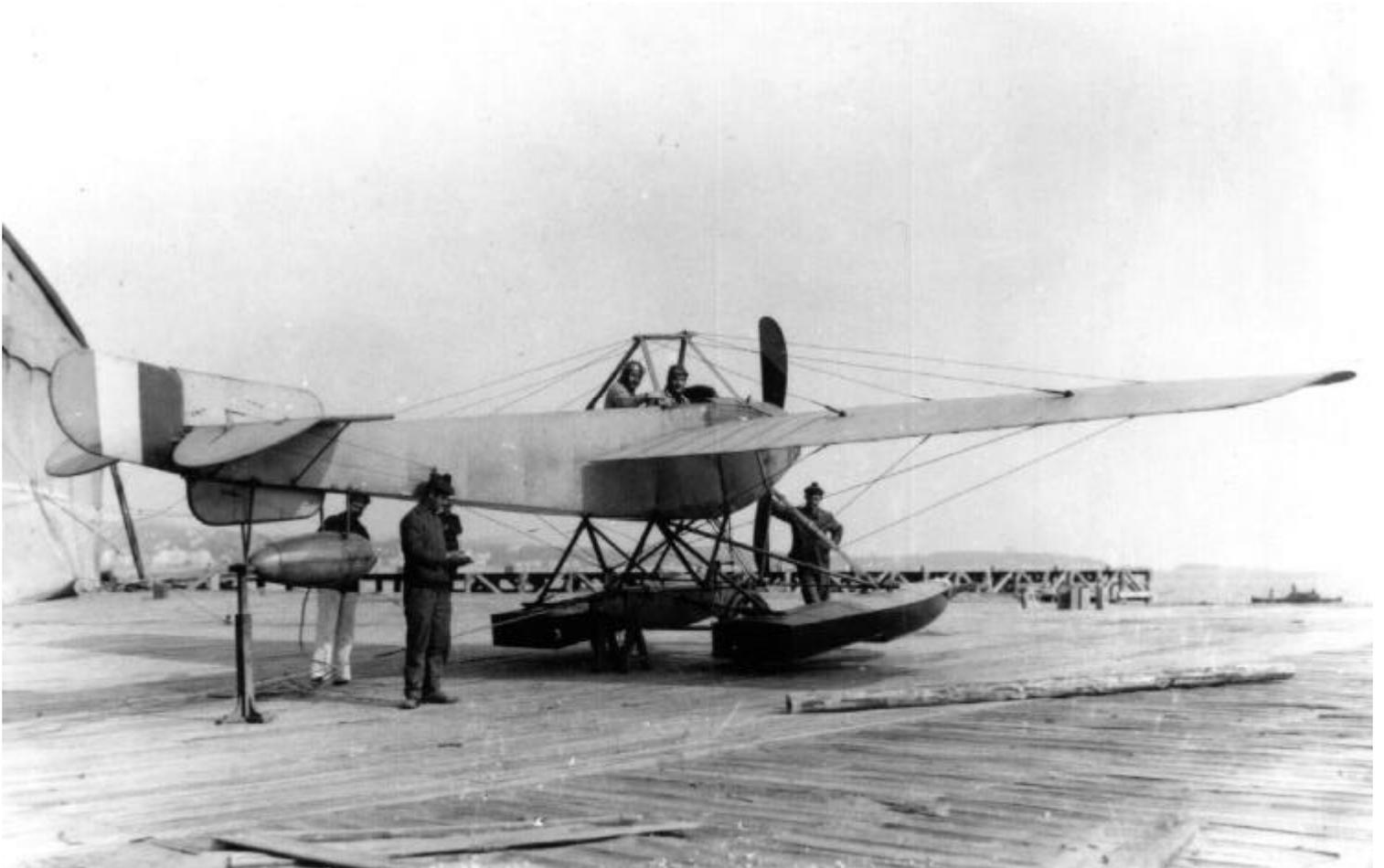


*Les premiers NIEUPORT à flotteurs*

# ***Les premiers NIEUPORT à flotteurs***

Par Gérard Hartmann



***Le Nieuport X de la Marine française en poste en décembre 1915 à Port-Saïd en Egypte est le meilleur moyen disponible pour surveiller le canal de Suez. (Musée de l'Air).***

## Edouard Nieuport

Né le 24 août 1875 à Blida en Algérie d'un père militaire, Edouard de Niéport - qui se fait appeler plus simplement Nieuport - après de bonnes études se prépare à entrer en 1896 à l'école Polytechnique. Mais, il préfère s'adonner à une passion, les courses de vélo et suivre les cours de l'Ecole d'Electricité. Sur deux roues, Edouard Nieuport remporte le prix *Zimmermann* en 1897 et se classe plusieurs fois des meilleurs dans les grands prix de vélo en 1898, sur une bicyclette surbaissée à l'avant à cadre Rudge. Les frères Wright, les frères Farman, Roger Sommer, Léon Bathiat, le Belge Jan Olieslagers, Edmond Audemars, Alexandre Anzani, avant d'être aviateurs, ont commencé par le sport sur deux roues.

En 1902, Edouard Nieuport fonde rue de Seine à Suresnes (Hauts-de-Seine) sous la marque *Nieuport-Duplex* une entreprise de fabrication de magnétos, de bougies et d'accumulateurs pour automobiles. André

Citroën est l'un de ses clients. Cette activité va se poursuivre pendant six ans.

En 1907, sur ses moteurs d'aviation *Antoinette*, Léon Levavasseur adopte l'allumage *Nieuport-Duplex*. En 1907 précisément ont lieu en France les premières envolées d'aéroplanes à moteur à essence : le 15 mars, Charles Voisin réussit à Bagatelle (le terrain de sport du bois de Boulogne-sur-Seine) sur le biplan Delagrangé-Archdeacon (construit chez Voisin) à moteur *Antoinette* un superbe vol piloté de 80 mètres, sous les yeux de Archdeacon et des commissaires sportifs de l'Aéro-Club de France ; toujours à Bagatelle, Léon Delagrangé sur le même biplan Voisin à moteur *Antoinette* effectue un vol de dix mètres le lendemain, suivi d'un vol de deux cents mètres le 30 mars ; Blériot vole dix mètres le 5 avril à Bagatelle sur son monoplan Blériot, puis plus de cent mètres à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) le 25 juillet ; Henry Farman sur le même terrain, vole sur 285 mètres le 15 octobre et 770 mètres le 26 octobre sur un biplan Voisin à moteur *Antoinette* de 40 ch ; Robert Esnault Pelterie, à Buc (Yvelines) le 19 octobre, monte à six mètres en hauteur, sur un monoplan de sa conception dont il a réalisé le moteur.



Monoplan Nieuport I (1909) dit « l'araignée ». Une réalisation incroyable de légèreté. (Musée de l'Air).

Le 13 janvier 1908, le jour où Henry Farman remporte le prix Archdeacon pour son vol d'un kilomètre à Issy-les-Moulineaux, Edouard et Charles Nieuport, soutenus financièrement par le lieutenant de Caumont, transforment la société d'équipements électriques en société d'aviation, sous le nom de *Société Générale d'Aéro-Locomotion*, (SGAL).

Nieuport I (1909)	
Longueur	6 mètres
Envergure	7 mètres
Surface portante	12 m <sup>2</sup>
Moteur	Darracq 18 ch
Poids à vide (sans moteur)	135 kg
Vitesse	70 km/h

Caractéristiques techniques du Nieuport I (1909).

### Le Nieuport I

Pour apprendre à piloter, Edouard Nieuport achète en 1909 un biplan Voisin. Nieuport ne fait pas partie des premiers avionneurs, ceux qui défrichent le terrain, mais de la seconde génération, celle des sportifs recherchant les performances. A 35 ans, avec son passé de sportif, il veut créer des machines racées et disputer des compétitions.

La SGAL réalise un premier monoplan ultra léger (195 kg moteur inclus) à la fin de l'année 1909, baptisé « l'araignée » lequel sera détruit par les inondations de la Seine de janvier 1910 après avoir volé à Issy-les-Moulineaux. Le Nieuport I, propulsé par un moteur Darracq de 18/20 ch seulement, est très rapide puisqu'il vole à 70 km/h.

## Les premiers NIEUPORT à flotteurs

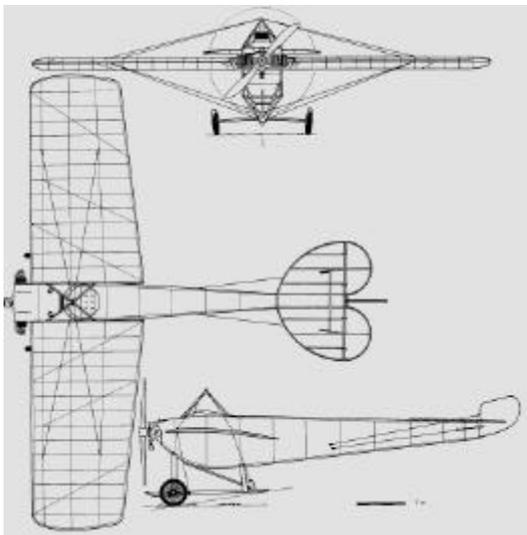
### Le Nieuport II

En avril 1910 à Mourmelon-le-Grand (Marne) où un camp militaire de parade et de manœuvres existe depuis 1857 (ce fut l'un des enseignements de la guerre de Crimée : entraîner les hommes dans l'environnement qu'ils trouvent) et où les dégagements permettent les vols, Nieuport s'installe par commodité, suivant l'exemple d'Henry Farman. Un incendie causé par un nouvel allumage *Nieuport-Duplex* y détruit le biplan Voisin. Les frères Nieuport présentent alors un second aéroplane, plus robuste.

Sur le monoplan *Nieuport II* Edouard Nieuport obtient son brevet de pilote de l'Aéro-Club de France le 10 juin 1910 (n° 105). Le pilote se fait remarquer par ses évolutions serrées, en particulier des descentes sur l'aile qu'il est le premier à effectuer. Le *Nieuport II* est un petit monoplan monoplacement dont le fuselage est constitué de quatre longerons de frêne reliés par des entretoises de sapin raidis par des cordes à piano ; le fuselage est entoilé jusqu'à la queue. De belle facture, les ailes sont étroites et à corde profonde, avec une légère flèche.



*Nieuport II à moteur Darracq « gonflé » de 28 ch et empennage bidérive vu à Mourmelon, en début d'année 1910. (Cliché MAE).*



*Le Nieuport II N à dérive unique qui sera celle du type II G tel qu'exposé au Salon de l'aéronautique en décembre 1910.*

### Les Nieuport II N/II G et III

Sous la responsabilité de Henri Depasse, le directeur commerciale de la firme, le monoplan Nieuport commence à se vendre. Plusieurs variantes sont créées. Le type II N comportant un meilleur stabilisateur à l'arrière, plus stable et plus confortable est exposé au Salon de

l'aéronautique de décembre 1910. Le Nieuport type III est proposé après le salon de 1910. C'est un type II N biplace, solution exigée par l'Armée. Malheureusement, le 30 décembre, de Caumont se tue sur le prototype du Nieuport III dont le plan de queue se rompt en vol. La SGAL perd son commanditaire.

<b>Nieuport II N (1910)</b>	
Longueur	7,15 mètres
Envergure	8,65 mètres
Surface portante	15 m <sup>2</sup>
Moteur	Nieuport 28 ch
Poids à vide (avec moteur)	240 kg
Poids au décollage	350 kg
Vitesse	115 km/h

#### **Caractéristiques techniques du Nieuport II N (1910).**

A Reims (Marne) en 1910, Edouard Nieuport est chronométré sur le Nieuport II N avec le moteur Darracq 18 ch à 84,400 km/h. La machine est prometteuse. Avec l'ingénieur Echard, les frères Nieuport modifient le bicylindre Darracq, par augmentation des cotes (130 mm d'alésage, 135 mm de course) dont ils tirent de 28 (à chaud) à 32 ch (à froid) à 1 300 tours, le moteur entraînant une excellente hélice Régy de 2,02 mètres. Le 9 mars 1911 à Mourmelon sur un circuit de 10 km, Edouard Nieuport est

## Les premiers NIEUPORT à flotteurs

chronométré sur le II N propulsé par ce moteur et une hélice Nieuport à 109,9 km/h. Le 21 mai, avec l'hélice Régy, il atteint 119,680 km/h, battant le record du monde de vitesse que détenait Alfred Leblanc sur Blériot à moteur Gnôme de 50 ch, 109 km/h.



*Le Nieuport II, 1910. (Musée de l'Air).*

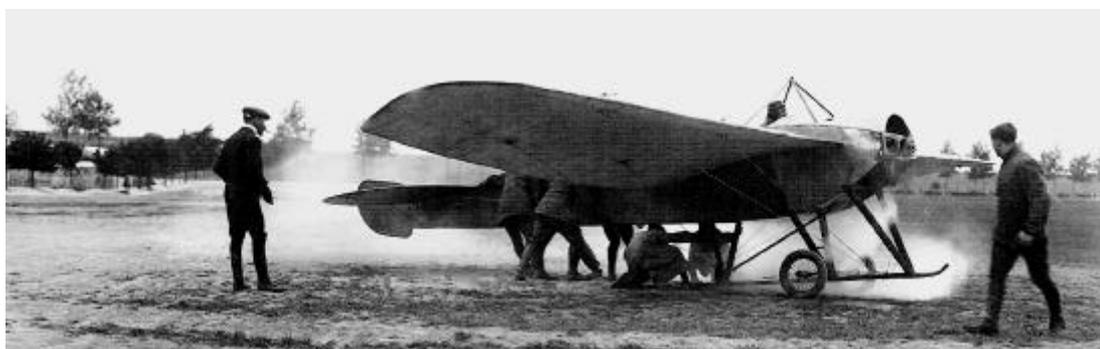


*Le Nieuport de Guy de Montjou au château de la Riboisière, 1912.*

Proposé 18.000 francs, le Nieuport II N à moteur Nieuport de 28 ch connaît un certain succès commercial, avec une soixantaine d'exemplaires vendus. L'adoption du moteur rotatif Gnôme donne le type Nieuport II G, un appareil biplace doté d'un capotage avant dont le plan de queue est redessiné (dérive en un seul plan comme de II N). Les professionnels préfèrent le II G au IV G car il est plus rapide et plus léger. Avec un sept cylindres de 50 ch, le Nieuport II G qui est vendu 25.000 francs, vole déjà à 125 km/h. Avec un sept cylindres de 70 ou 80 ch, le II G, vendu 28.000 francs, vole à 135 km/h. Avec un quatorze cylindres de 100 ch, le Nieuport II G commercialisé 36.000 francs vole à plus de 145 km/h.



*Nieuport II G et son équipage (MAE).*



*Le Nieuport IV G est l'adaptation du rotatif Gnôme de 50, 70 ou même de 100 ch sur le Nieuport II. (Cliché Musée de l'Air).*

Le 12 juin 1911, Alfred Leblanc sur le Blériot XI à moteur Gnôme de 100 ch reprend le record du monde de vitesse à Nieuport, avec 125 km/h. Mais quatre jours plus tard, Edouard Nieuport se remet en piste sur le II G avec un simple Gnôme de 50 ch et dépasse 133 km/h.

### Le Nieuport IV

En début d'année 1911 sort le Nieuport type IV, un monoplane identique au type II mais de dimensions plus imposantes, avec une envergure portée à 10,93 mètres. Il peut accueillir un, deux ou trois passagers. Peu après, Nieuport qui peut s'appuyer sur Léon Bazaine pour diriger ses

ateliers, sur son frère Charles pour effectuer les réceptions des avions militaires II G et IV G, recrute l'ingénieur naval Gustave Delage (il est lieutenant de vaisseau et possède son brevet de pilote de l'Aéro-Club de France et son brevet militaire) pour réaliser des versions hydro de ces derniers. La SGAL recrute le pilote professionnel Américain Charles Weymann, qui vit en France.

En 1911, les monoplans Nieuport se taillent une réputation de machines rapides, avec des victoires spectaculaires. Weymann sur le Nieuport IV G à moteur de 100 ch remporte le 1<sup>er</sup> juillet 1911 à Eastchurch en Angleterre la Coupe de vitesse *Gordon-Bennett*, devant Alfred Leblanc et Edouard Nieuport lui-même, alors qu'il

## Les premiers NIEUPORT à flotteurs

effectue son service militaire. Armand Gobé, sur un Nieuport II G à moteur de 70 ch, remporte le concours de distance de l'année 1911, avec un vol de 740 kilomètres. C'est sur un Nieuport IV militaire à moteur Gnôme 70 ch que le pilote Russe Piotr Nicolaïevitch Nesterov effectuera la première boucle, le 27 août 1913.

Nieuport IV G (1911)	
Longueur	8,40 mètres
Envergure	10,93 mètres
Surface portante	18,60 m <sup>2</sup>
Moteurs	Gnôme 50 à 100 ch
Poids à vide (avec moteur)	340 kg
Poids au décollage	520 kg
Vitesse	140 km/h

### Caractéristiques techniques du Nieuport IV G (1911).

Sous les drapeaux, Edouard Nieuport participe aux manœuvres dans les Ardennes. Malheureusement, en présentant son type IV militaire au concours militaire à Reims en septembre 1911, alors qu'il a piloté dans un vent contraire depuis Issy-les-Moulineaux, Edouard Nieuport se heurte à la tablette à carte fixée devant lui à l'atterrissage, déclenchant une hémorragie interne qui cause sa mort, alors qu'il effectuait une démonstration sur le terrain de Charny à l'intention des autorités militaires.

Le général Roques, qui avait demandé ce vol à Nieuport, à imposé aux constructeurs les contraintes suivantes :

- ✂ Avion et moteur obligatoirement français ;
- ✂ Capable d'effectuer sans escale un circuit de 300 kilomètres ;
- ✂ D'emporter 300 kg de charge sur cette distance ;

- ✂ Comportant trois sièges ;
- ✂ Volant à 60 km/h minimum (vent nul) ;
- ✂ Capable d'atterrir dans un champ labouré ;
- ✂ Décollage possible du même champ ;
- ✂ Transportable par route et par fer, et démontable - remontable pour stockage en moins de 30 mn.

Weyman remporte le concours militaire disputé à Reims en novembre 1911, devant sept autres constructeurs, presque tous ayant réussi les épreuves. Voici le classement du premier concours d'aviation militaire de l'histoire. Il est historique.

1. Weyman, monoplan *Nieuport IV G* 100 ch. 117 km/h ;
2. Moineau, biplan *Breguet I* Gnôme 140 ch. 95 km/h ;
3. Prévost, monoplan *Deperdussin* Gnôme 100 ch. 89 km/h ;
4. Brégi, biplan *Breguet I* Gnôme 100 ch. 87 km/h ;
5. Fischer, biplan *Henry Farman* Gnôme 100 ch. 85 km/h ;
6. Barra, biplan *Maurice Farman* Renault 70 ch. 76 km/h ;
7. Renaux, biplan *Maurice Farman* Renault 70 ch. 72 km/h.
8. Frantz, biplan *Savary* moteur Labor-aviation 70 ch. 67 km/h.

Cependant, l'Armée, convaincue par la valeur du monoplan Nieuport II N, commande à la firme de Suresnes douze appareils à moteur Le Rhône 80 ch pour former une escadrille, la N 12, qui sera formée à Reims en début d'année 1913. Privée de son leader, la firme Nieuport vacille un instant, mais Charles (né le 4 août 1878) reprend le flambeau, avec Delage comme ingénieur.



Le premier Nieuport hydro tel qu'il fut essayé en avril 1912 sur la Seine à Meulan. (Cliché Musée de l'Air).

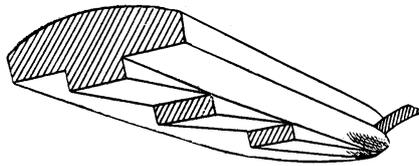
## Le Nieuport hydro

Gustave Delage réalise fin 1911 un Nieuport hydro pour les courses de la saison à venir. Il crée deux flotteurs à redans particulièrement aérodynamiques et légers et effectue quelques retouches sur la cellule du Nieuport IV G, en

particulier il réduit le maître couple du fuselage et augmente la surface de la dérive verticale. Réalisés en contreplaqué, les deux flotteurs principaux sont fixés au fuselage par les mêmes jambes de train que les roues, ce qui fait que l'appareil peut être transformé aisément d'hydro en terrestre et inversement.

## **Les premiers NIEUPORT à flotteurs**

Baptisée type IV G hydro, la version 1912, cependant, conserve les roues entre les flotteurs. Les deux flotteurs principaux, d'une capacité de 1,3 mètre cube sont assez courts, larges, présentant une coupe en T. Chaque flotteur principal pèse 85 kg, est armée à la pointe avant d'une pièce métallique et possède deux petits foils à l'avant pour protéger l'hélice des embruns. Cubant 150 litres, un flotteur arrière rond pesant 10 kg, de construction semblable, assure la flottabilité au total d'un appareil jusqu'à 2 500 kg. Ces flotteurs, un peu lourds mais d'une solidité à toute épreuve, permettent aux monoplans Nieuport de tenir la mer parfaitement, même en haute mer avec la houle, de décoller et d'hydro planer en toute sécurité. Leur partie centrale comporte trois redans.



*Flotteurs Nieuport dessinés par Delage, vue par dessous et par l'arrière. (Source : L'Aérophile du 15 mai 1913).*

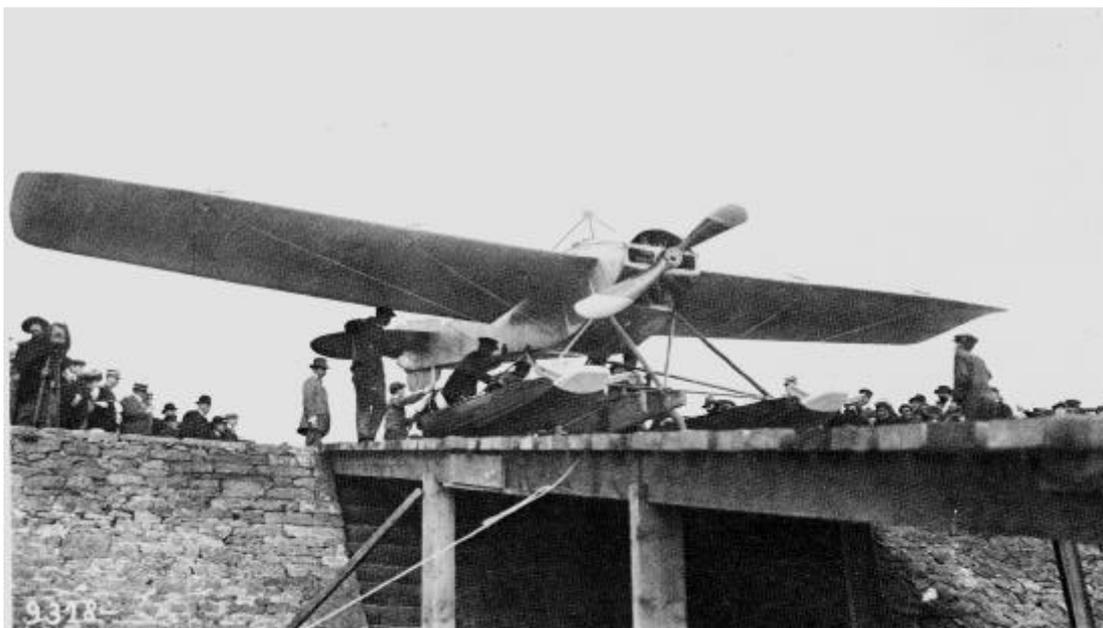


**Le Nieuport IV G 1912 conserve ses roues entre les flotteurs. (Musée de Biscarrosse).**

Le premier hydro Nieuport est essayé en mars 1912 sur la Seine à Meulan (Yvelines), là où Charles de Lambert, installé sur l'île Seguin à Billancourt, possède un atelier de réparation de ses hydroglisseurs. Il est trop tard pour s'inscrire à la première épreuve de la saison 1912, Monaco. Mais, pour le compte de la société anonyme des établissements Nieuport, Charles Weymann présente le type VI G hydro pour la première fois dans une compétition au concours de Saint-Malo (Ille-et-Vilaine) en août 1912. Comme pour tous les engins bien élaborés, cette première participation va se solder par une victoire.



*Le moteur Gnome 50 ch dans le Nieuport du MAE.*

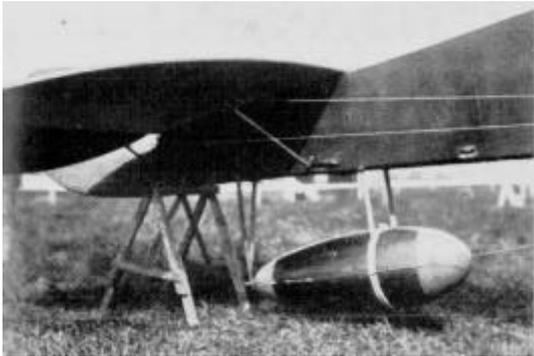


*Charles Weymann s'apprête à prendre le départ à Saint-Malo le 26 août 1912. (Musée de l'Air).*

## **Les premiers NIEUPORT à flotteurs**

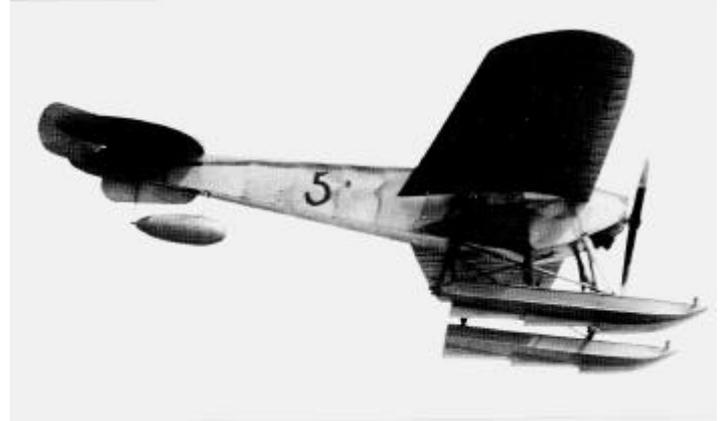
### **Le Nieuport VI**

Destiné à la saison 1913, le type VI conçu en 1912 diffère du type IV sur plusieurs points. L'hélice double (quadripale) de 2,02 mètres est remplacée par une bipale de 2,40 mètres. Cette fois les roues ont disparu. Le manche à balai « en cloche » du type Blériot monté par Delage est remplacé par un manche à balai classique. L'appareil est biplace, les mâts de cabane sont doublés tandis que les jambes de train sont rigidifiées par une traverse oblique. Une petite manivelle actionne via un mécanisme à ressort le moteur. Ce premier démarreur mécanique permet au pilote, qui ne peut brasser l'hélice, de relancer le moteur en pleine mer.

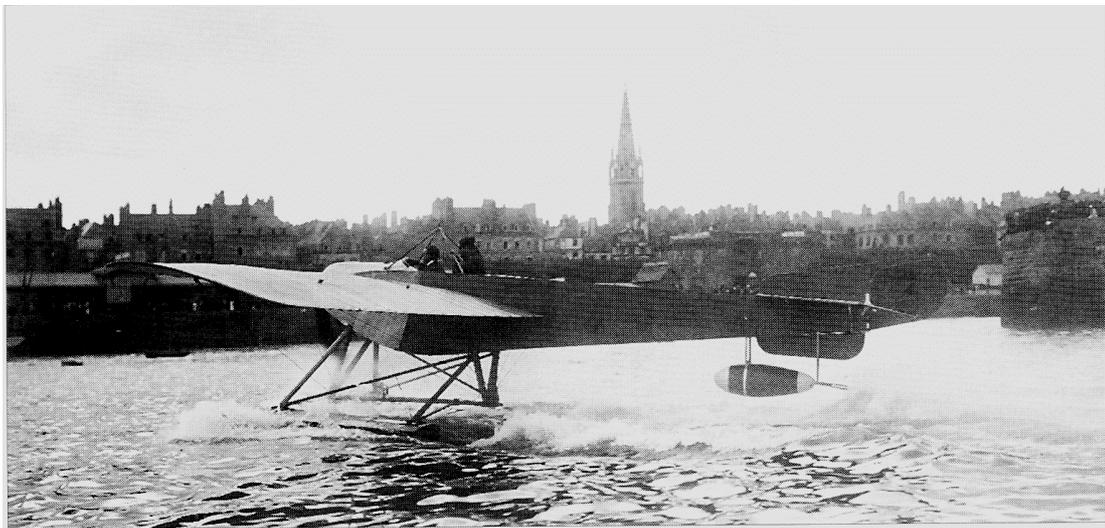


**Nieuport VI 1912-1913, disposition du flotteur arrière. (Musée de Biscarrosse).**

Le Nieuport IV G hydro termine cinquième au général mais remporte la course de vitesse Saint-Malo – Jersey, 145 kilomètres parcourus en 1 h 26. C'est la première victoire en compétition d'un hydro monoplane. Organisateur et commanditaire de la manifestation de Saint-Malo, la Marine nationale s'intéresse alors aux hydros Nieuport dont elle commande immédiatement sept exemplaires.



Un mois plus tard au concours de Tamise-sur-Escout en Belgique, destiné à sélectionner des hydros militaires pour les colonies, Armand Gobé sur un Nieuport hydro termine dixième sur quinze concurrents.



**Weymann remporte la course de vitesse Saint-Malo Jersey le 26 août 1912. (Musée de l'Air).**

Les sept hydravions Nieuport de la Marine iront rejoindre à Saint-Raphaël les deux Voisins, le Henry Farman, deux Caudron et quelques autres hydravions à flotteurs Maurice Farman et Breguet utilisés à titre expérimental. Gustave Delage étant lieutenant de vaisseau de la Marine, c'est lui qui effectue leur réception. Ces machines sont livrées à Saint-Raphaël en janvier 1913.

Les grosses commandes à l'exportation en 1912, Italie, Russie, Grande-Bretagne et Suède sont satisfaites en faisant appel à la sous-traitance. La Société de Fernand Lioré, 4 route de Corneille à Levallois-perret est sollicitée pour réaliser les aéroplanes Nieuport.

## Les premiers NIEUPORT à flotteurs



Les hydros Nieuport sont les premiers hydravions opérationnels de la Marine nationale. (Cliché Musée de l'Air).

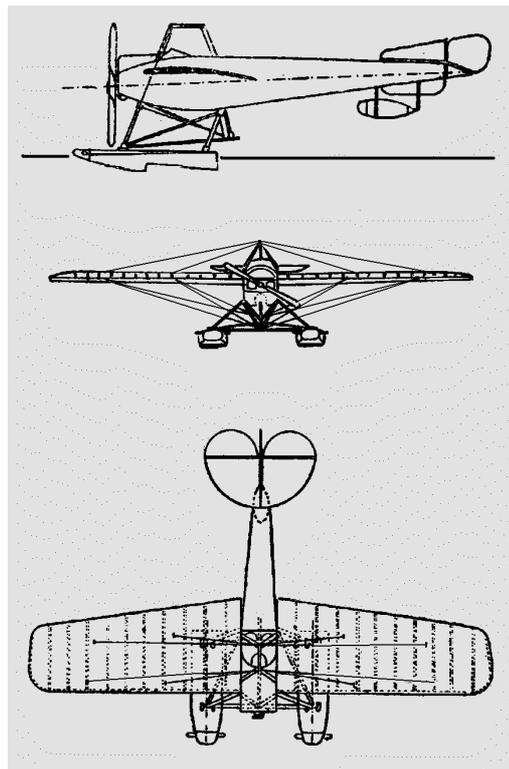
Le 24 janvier 1913, Charles Nieuport et son mécanicien Guyot participent à Etampes (Essonne) à la réception des Nieuport triplaces militaires commandés par l'Armée. Mais une commande de gauchissement a été faussée lors d'un atterrissage et les deux hommes trouvent la mort, une aile se mettant en drapeau.

La société Nieuport, sauvée de la disparition à la mort d'Edouard Nieuport en 1911 par Delage et Bazaine, est alors reprise par Henry Deutsch de la Meurthe, déjà propriétaire de la société Astra. La firme Nieuport-Astra se donne pour la saison 1913 de nouvelles ambitions, moins sportives et plus commerciales : elle développe les ventes à l'exportation, construit une nouvelle usine à Issy-les-Moulineaux pour 1914 et ouvre une école de l'air. Elle prépare également la saison des courses 1913 avec le matériel de 1912.

## La saison sportive 1913

Traditionnellement, la saison des courses débute en avril à Monaco. Par suite d'un règlement touffu, la course de 1913 à Monaco n'est pas réellement passionnante. Cependant, il s'y organise une nouvelle épreuve, la *Coupe Schneider*, dotée de 50.000 francs de prix et apparaissent de nouveaux concurrents : trois Borel dessinés par François Denhaut, les très rapides monoplans Déperdussin propulsés par les surpuissants 14 cylindres Gnôme de 160 ch, les hydravions à coque biplans Donnet-Lévêque (conçus par Denhaut), les robustes biplans Astra (des concurrents dans la même société Nieuport-Astra !) à moteurs V12 Renault de 100 à 130 ch, et trois grands biplans Breguet aux puissants moteurs Salmson en étoile.

La société Nieuport-Astra à côté de ses lourds biplans aligne à Monaco deux Nieuport VI G, confiés à Charles Weymann (n° 6) et au docteur et pilote professionnel Gabriel Espanet (n° 5).



Plans du Nieuport VI G hydro engagé dans les courses en 1913.

Six concurrents déclarent forfait avant la première épreuve, la flottabilité, épreuve qui élimine encore neuf concurrents. Espanet et Weymann qualifient leurs machines aux robustes flotteurs. Il est à signaler que ces flotteurs, dessinés en 1911, seront utilisés jusqu'en 1917 sans aucune modification, ce qui indique bien qu'ils ont été conçus très correctement.

Nieuport VI G (1912)	
Longueur	8,60 mètres
Envergure	12,25 mètres
Surface portante	24,8 m <sup>2</sup>
Moteurs	Gnôme 80 à 160 ch
Poids à vide (avec moteur)	545 kg
Poids au décollage	795 kg
Vitesse (100 ch)	150 km/h

Caractéristiques techniques du Nieuport VI G hydro (1912).

Le 12 avril, dans la course croisière au large, les pilotes Nieuport rencontrent des conditions météo exécrables ; Espanet casse une jambe de flotteur et Weymann a les pires difficultés à décoller ; ayant amerri, son hydravion est submergé par une énorme vague. Aucun concurrent ne termine la course croisière et l'épreuve est annulée.

Dans l'épreuve de l'International Sporting Club de Monaco, Espanet finit troisième, alors que Weymann finit second dans la Coupe Schneider, alors qu'il est plus rapide que le Deperdussin de Prévost, mais il est trahi par son moteur.

## Les premiers NIEUPORT à flotteurs



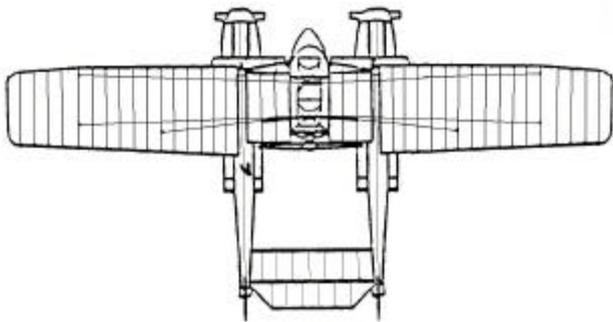
*Gabriel Espanet sur Nieuport VI G 14 cylindres de 100 ch à Monaco en 1913. (Société des Bains de Mer).*



*Nieuport de Weymann vainqueur moral à Monaco 1913. (Société des Bains de Mer).*

Le ministère de la Marine offre 50.000 francs aux vainqueurs des épreuves en Manche du concours des avions marins de Deauville organisé fin août 1913. Pour ne pas demeurer en reste, L'Aéro-Club de France offre la même somme au vainqueur d'un concours marin en mer. La municipalité de Deauville et le casino offrent des primes de performances.

Rien moins que 15 hydravions sont inscrits aux deux épreuves : la course Paris – Deauville, réservée aux appareils biplaces, et le meeting aérien de Deauville, destiné à éprouver les appareils qui intéressent la Marine nationale, où deux catégories d'hydravions sont acceptées, les hydravions de bord, destinés à être embarqués et les hydravions de côte, devant rester à flot.



*Nieuport bipoutre à flotteurs, saisons 1913 et 1914.*



*Nieuport type VI G de Levasseur et Rougerie avant la course Paris – Deauville 1913. (Musée de l'Air).*

## Les premiers NIEUPORT à flotteurs

Depuis Monaco, les hydravions sont équipés de moteurs surpuissants : les fragiles 14 cylindres rotatifs Gnôme des monoplans Nieuport et Deperdussin développent 160 ch ; le V12 Renault des biplans Maurice Farman atteint 140 ch ; Anzani présente sur le Caudron type K à moteur arrière piloté par René Caudron un énorme 14 cylindres en double étoile de 200 ch ; le neuf cylindres fixe Salmson des Breguet développe lui aussi 200 ch.

Pilote	Appareil	Moteur	Résultat
C Weymann	Nieuport VI G	Gnôme 160 ch	Abandon
A Levasseur	Nieuport VI G	Gnôme 160 ch	2 <sup>ème</sup>
P Rugère	Bathiat-Sanchez	Gnôme 160 ch	Abandon
L Janoir	Deperdussin	Gnôme 100 ch	4 <sup>ème</sup>
M Prévost	Deperdussin	Gnôme 100 ch	5 <sup>ème</sup>
G Chemet	Monoplan Borel	Gnôme 80 ch	1 <sup>er</sup>
F Molla	Biplan H Lévêque	Salmson 120 ch	3 <sup>ème</sup>
P Divétain	Borel à coque	Gnôme 80 ch	Abandon
De Montalent	Biplan Breguet U1	Salmson 200 ch	Accident

### Concurrents et résultats de la course Paris - Deauville 1913.

Dans la course Paris - Deauville, les deux monoplans hydro Nieuport d'usine sont confiés à Adrien Levasseur et à Weymann.

Redoutant la chute sur la population parisienne d'un bolide de 1.200 kg volant à 130 km/h bourré d'essence, le préfet de la Seine interdit le départ de la course dans son département. Le départ est donné du Pecq (Yvelines) le 24 août.

Parti septième à 9 h 07, Georges Chemet sur monoplan Borel est tout surpris d'arriver le premier à Deauville à 13 h. La course a fait des victimes. Adrien Levasseur a connu des problèmes mécaniques avec son 14 cylindres de 160 ch. Weymann, l'un des héros de Monaco, a brisé une aile de sa machine en se posant. Pierre Divétain et Paul Rugère manquent. Le Breguet d'Olivier de Montalent et son passagers Métivier s'est retourné dans une bourrasque et les deux hommes ont fait une chute mortelle.



Devenu pilote d'essais chez Nieuport, Weymann dispose à Monaco et à Deauville 1913 du moteur Gnôme de 160 ch. La chance lui sourit. (Musée de l'Air).

Quinze appareils sont inscrits au concours en mer de Deauville. Deux sont forfaités le 25 août et trois ne se qualifient pas. Levasseur et Weymann sont qualifiés. Les flotteurs Nieuport dessinés par Delage font merveille. Mais le 30, Weymann plie son châssis dans les vagues tandis que Levasseur détruit ses flotteurs sur une bouée. Ainsi s'achève la saison des courses des pilotes Nieuport.

En décembre 1913, le raid Paris - Le Caire est remporté par Védrières devant l'inexpérimenté Marc Bonnier, sur Nieuport VI G de série.



Stand Nieuport du Salon de Paris 1913.

## Les exportations

Nieuport-Astra dès 1913, ne trouvant que peu de débouchés en France (une escadrille dans l'Armée et une escadrille dans la Marine) se tourne vers les exportations. C'est ainsi que le premier aéroplane adopté par la Suède est le monoplan Nieuport IV G. Des monoplans Nieuport II G et IV G sont vendus aux Etats-Unis, au Japon, en Grande-Bretagne, en Russie et en Italie, ces trois derniers pays ayant acheté la licence de fabrication.



Publicité de la firme Astra avant qu'elle n'absorbe Nieuport.

## Les premiers NIEUPORT à flotteurs



*Premiers avions militaires suédois, les Nieuport IV G ont été utilisés de 1913 à 1919. Stockés en 1920, ils ont été remis en état de vol en 1960, avant d'entrer définitivement au Musée national de Linköping en 1980. (Cliché Gérard Hartmann).*

En 1913 est fondée à Varèse en Italie la société Nieuport-Macchi qui produit des Nieuport IV et plusieurs Nieuport types 10. La Russie, les monoplans Nieuport ont été construits en grande série (plus de 200 exemplaires) dans les usines Duks et Shtchetine près de Moscou.

Ces exportations sauvent la société Nieuport-Astra de la faillite. Deux ans plus tard, la guerre faisant rage, des commandes militaires massives vont être passées au constructeur de Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux.



*L'escadrille de Port-Saïd, 1915, commandée par Gustave Delage, promu capitaine de corvette.*

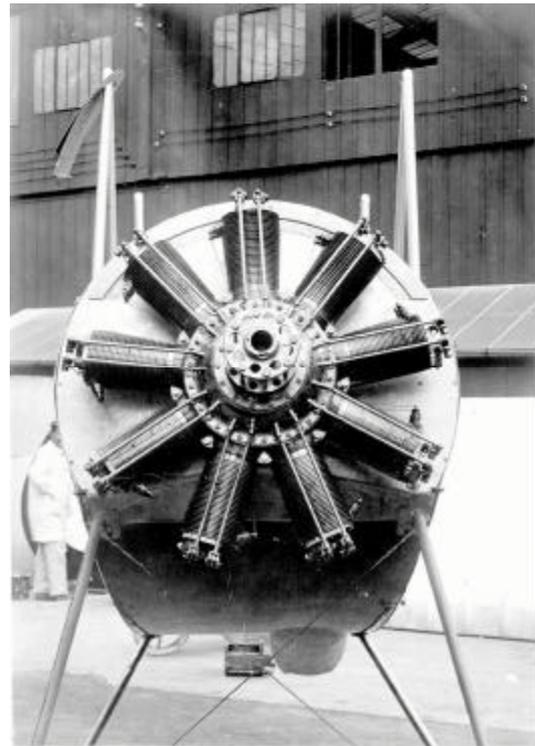
## Utilisation militaire

Au moment de l'entrée en guerre, le 3 août 1914, la France possède dans l'Armée une escadrille de Nieuport (dans la cinquième armée) qui seront remplacés en 1915 par les Morane-Saulnier parasol, et deux escadrilles dans la Marine, l'une constituée de six Nieuport VI G destinés à l'observation en mer, basée à Saint-

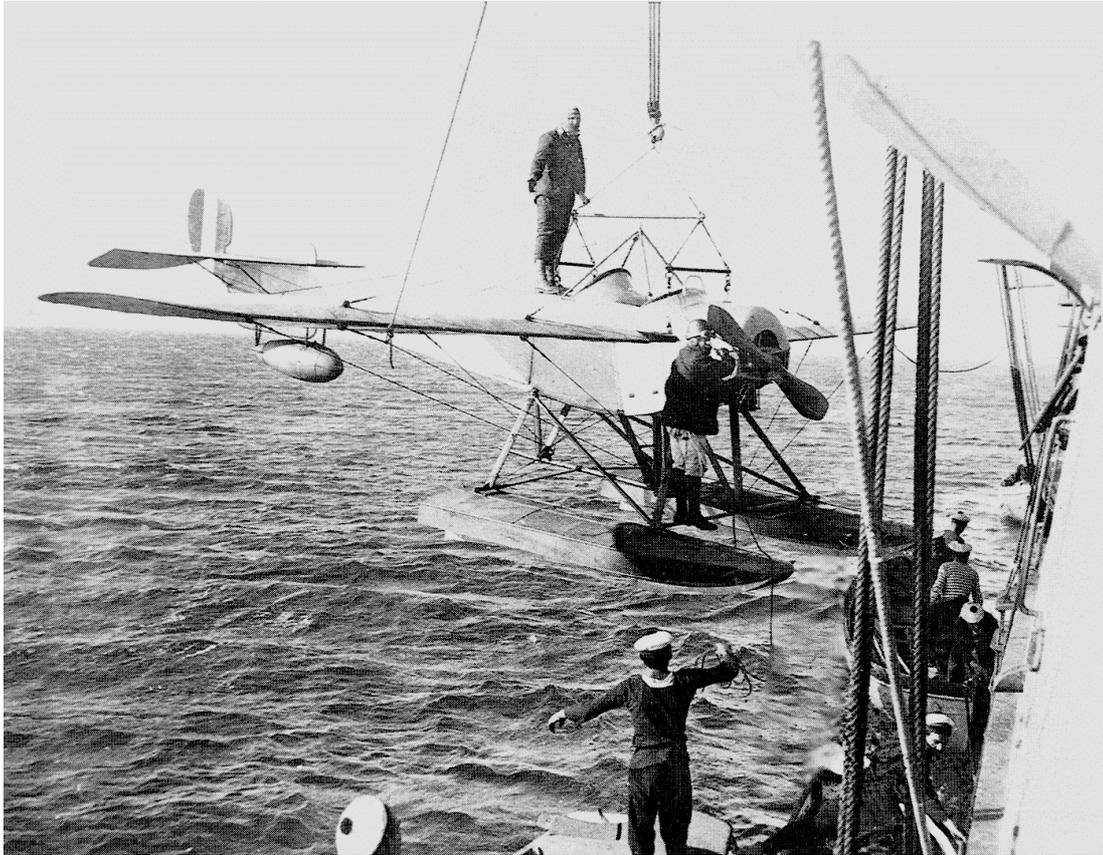
Raphaël en 1914, l'autre constituée de huit Nieuport X embarqués à bord de la *Foudre* et du *Campinas*. Ces derniers, en décembre 1914, sont « prêtés » à l'Amirauté britannique qui les livre au général Maxwell pour la défense du canal de Suez.



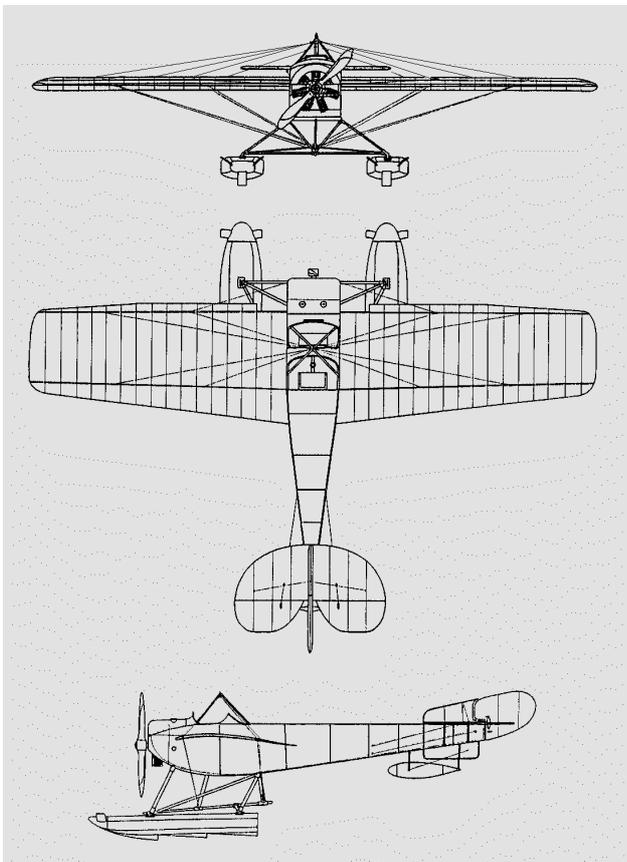
*Un Nieuport type X hissé à bord du *Campinas* à Port Saïd en début d'année 1916. (Marine nationale).*



*Montage d'un moteur Clerget 9A de 110 ch sur un prototype du Nieuport X, Issy-les-Moulineaux, octobre 1914. (Collection Clerget).*



**Nieuport X hissé à bord du Campinas en février 1916. (Cliché Marine nationale).**



**Le Nieuport X monoplane de 1914. (Dessin d'Alex Dumas, 1914).**

### **Le Nieuport X**

Le type X (ou type 10) est développé en novembre 1913 par Delage chez Nieuport-Astra pour satisfaire les demandes d'exportation des Italiens et des Britanniques, qui désirent un biplace doté d'une autonomie de plus de trois heures afin de réaliser des missions « longue durée » d'observation au-dessus des mers.

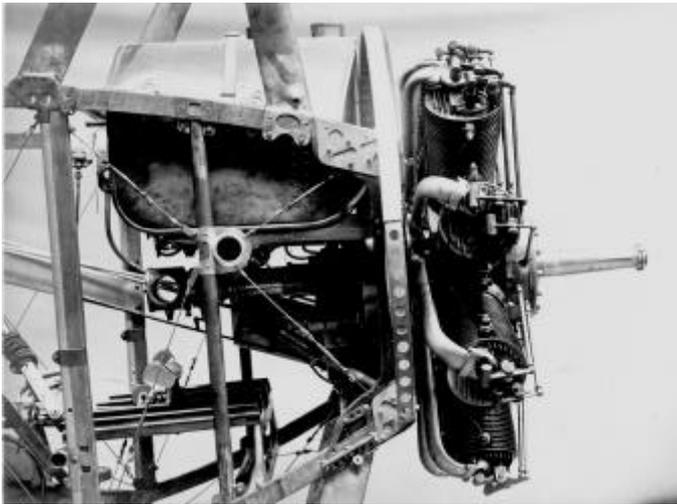
Equipé d'un moteur Clerget 7Y en étoile de 80 ch, le prototype du Nieuport X est présenté au Salon de l'aéronautique en décembre 1913. Plus tard, en octobre 1914, les Nieuport X seront motorisés par le Clerget 9-cyl en étoile rotatif de 110 ch (type 9A) et par le fameux 9B de 130 ch dès février 1915 quand ces moteurs auront été homologués et leur fabrication lancée en série.

Par rapport au type VI, son habitacle est complètement redessiné. Derrière un capotage métallique enveloppant, assis derrière son observateur, le pilote dispose dans un habitacle séparé protégé par un saute vent. L'appareil emporte 200 litres d'essence (150 kg) répartie dans trois réservoirs. Les Italiens sont les premiers utilisateurs du Nieuport X, dès 1914. Utilisés pour des missions de surveillance maritime en Méditerranée qui peuvent durer cinq heures, ces hydravions sont équipés indifféremment de moteurs rotatifs de 80 à 100 ch Gnôme, Le Rhône ou Clerget.

## Les premiers NIEUPORT à flotteurs

Nieuport X (1913)	
Longueur	8,75 mètres
Envergure	12,35 mètres
Surface portante	24 m <sup>2</sup>
Moteurs	80 à 100 ch
Poids à vide (avec moteur)	505 kg
Poids au décollage	795 kg
Vitesse (100 ch)	120 km/h

*Caractéristiques techniques du Nieuport X hydro (1913).*



*Montage d'un moteur Clerget 9A de 110 ch sur un prototype Nieuport type 10, octobre 1914. (Collection Clerget).*



*Montage d'un moteur Clerget 9B sur un Nieuport 10, février*

*1915. (Collection Clerget).*



*Montage d'un moteur Clerget 9A de 110 ch sur un prototype Nieuport type 10, octobre 1914. (Collection Clerget).*

Dès le début de la guerre, les états-majors se répartissent les responsabilités concernant les mers et océans. Depuis Nice (Alpes Maritimes), Brindisi (Italie) et Saint-Raphaël (Var), les Français doivent défendre les voies maritimes des convois de la Méditerranée jusqu'en Corse, l'Afrique du Nord depuis Bizerte en Tunisie, et les ports situés au sud de la Grèce depuis Argostoli (Grèce).

Un total de 25 Nieuport IV G, VI G et 10 H français (13 hydros et 12 terrestres, mais on sait que roues et flotteurs sont interchangeable) sont utilisés en 1915 et 1916 sur ces centres d'aviation maritime.



*Le lieutenant de vaisseau Destrem assis sur le fuselage de son Nieuport X au moment où il est hissé à bord du Campinas, en avril 1916. (Marine nationale).*

Destiné à la base de Salonique (Grèce), le cargo *Campinas* est transformé en porte-avions en décembre 1915 sur la base égyptienne de Port-Saïd. Le 16 mars 1916, son armement est achevé. Il entre en service peu après, avec ses Nieuport X, le long des côtes du Liban et de la Syrie. Les hydravions F.B.A. n'étant pas encore disponibles, ce sont les Nieuport basés à Port-Saïd qui opèrent sur le *Campinas* en avril 1916, pour une durée d'un an et demi. En 1917, les Nieuport seront remplacés par des hydravions F.B.A.