

La chronique du CESA

15 septembre 1911 : décès d'Édouard de Niéport dit Édouard Nieuport

Un pilote de records à l'origine d'une dynastie de chasseurs

Né en 1875, Édouard Nieuport ne montre que peu d'intérêt pour la carrière militaire à laquelle son père le destine. Il abandonne rapidement ses études afin de se consacrer à son centre d'intérêt : le cyclisme.

Ce changement d'orientation va lui permettre de développer son génie de la mécanique et d'apporter des améliorations aux moteurs automobiles de l'époque. Ainsi, en 1902, il fonde avec son frère une entreprise de bougies d'allumage, de magnétos haute tension et d'accumulateurs.

Un génie en quête de records

La passion d'Édouard Nieuport pour l'aéronautique naît lors de l'exploit réalisé par Henri Farman en 1908 : ce dernier réussit le premier kilomètre avec un moteur équipé de pièces Nieuport. Après avoir pris contact avec les frères Voisin pour la conception d'un biplan, Nieuport décide de mettre au point un propulseur encore plus performant. Il crée par la suite la Société générale d'aéro-locomotion (SGAL).

Commence alors toute une série de records de vitesse et de distance réalisés aux commandes d'un avion produit par sa société. L'année 1911 marque la consécration pour la firme qui remporte, le 26 novembre, le concours militaire organisé par le général Rocques destiné à doter les armées françaises d'un appareil répondant à leurs besoins. Édouard Nieuport ne verra pas cette réussite : il meurt le 15 septembre de la même année dans le crash de son avion sur le terrain de Charny-sur-Meuse en rejoignant l'unité pour laquelle il a été mobilisé en tant que réserviste. Son frère reprend alors la direction de l'entreprise et passe son brevet de pilote mais disparaît lui aussi dans un accident en 1913. La société est alors revendue à la famille Deutsch de la Meurthe, qui a contribué à la création de l'Aéro-Club de France, et placée sous la direction technique de l'ingénieur Gustave Delage.

Des sesquiplans de chasse dans les armées alliées

La Société Nieuport prend son essor lors de la première guerre mondiale. Les *Nieuport*, avions rapides, sont destinés à l'observation et au combat aérien. Le général Joffre demande, en juin 1915, d'armer les *Nieuport*. En 1916, le *Nieuport XI*, surnommé « *Bébé* » en raison de ses dimensions réduites, est le principal avion de chasse français. La formule de sesquiplan, où l'aile inférieure représente la moitié de la surface de l'aile supérieure, lui permet d'acquérir une grande maniabilité et d'atteindre une vitesse élevée, deux éléments décisifs en combat aérien. Son arrivée sur le front permet aux Alliés de dominer les *Fokker Eindecker*. Sous l'impulsion du commandant de Rose, il atteste de l'importance de la maîtrise de l'air.

Les améliorations incessantes des appareils conduisent à la multiplication des modèles. Le *Nieuport 17* est resté célèbre pour avoir été piloté par nombre d'As français dont Guynemer, Fonck ou Nungesser. Il connaît également le succès chez les Alliés. Les *Nieuport* sont construits sous licence en Italie. Mais avant tout, c'est l'avion le plus utilisé par l'aviation américaine notamment au sein de l'*Aero Squadron 94* qui est commandé par Eddie Rickenbacker, As des As américain. Cependant, la guerre suscite une concurrence active entre les constructeurs aéronautiques avant que le Gouvernement n'opte pour la construction en masse du *SPAD XIII* au détriment du *Nieuport 28*.

À la suite des nationalisations des industries aéronautiques, décidées par le Gouvernement du Front populaire en 1936, la société Nieuport est absorbée par la Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Ouest (SNCASO). Durant 25 ans, la firme a su, malgré les drames qui l'ont frappée (décès de ses deux fondateurs), fournir des avions mythiques aux aviations alliées. À ce titre, elle fut l'un des principaux contributeurs à la suprématie des aviations alliées lors de la Grande Guerre et a, par ce fait, marqué l'histoire aéronautique. Elle a profondément fait évoluer le combat aérien par ses innovations dans le développement d'un nouveau type d'appareil : le chasseur.

**Sous la direction du capitaine Aurélien Poilbout, chargé de mission au CESA
Adjudant Valérie Grillet, rédactrice au CESA**

Centre d'études stratégiques aérospatiales – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

cesa@armeedelair.com



Nieuport 11
« Bébé »

Nieuport 17

Nieuport 28