

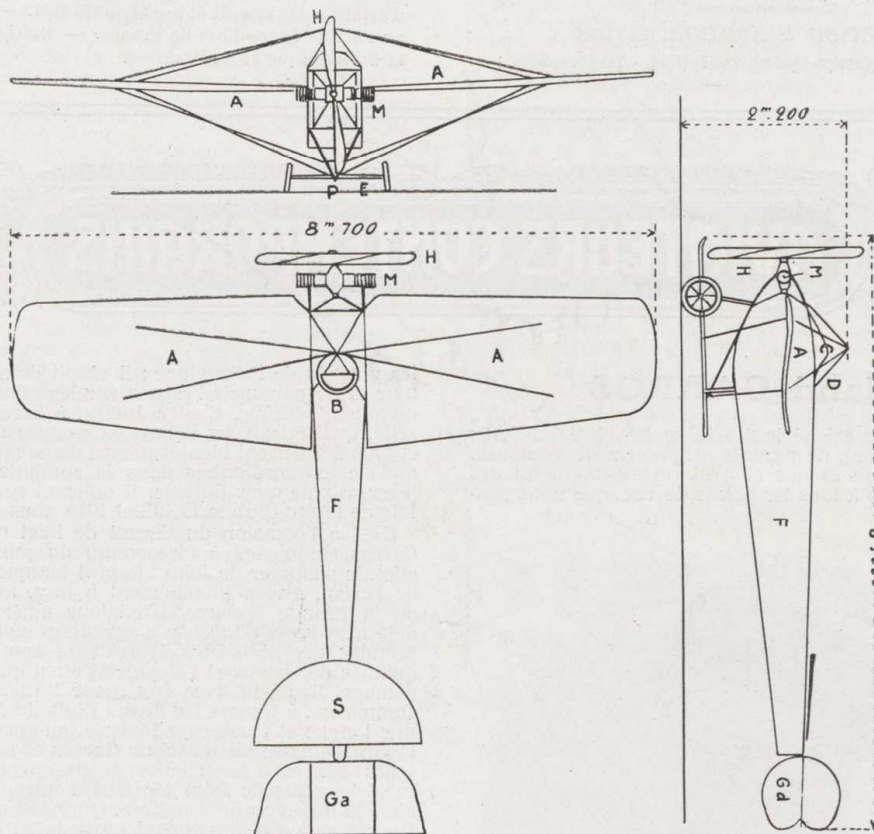
LE MONOPLAN NIEUPORT

Au meeting de Reims, lorsque le monoplan *Nieuport* fit son apparition, bien peu se doutaient des splendides performances que ce merveilleux petit appareil devait accomplir; seuls, quelques connaisseurs, conquis par l'heureuse simplicité de ses lignes, par sa conception très neuve, se plurent à lui reconnaître quelque avenir.

Après le meeting, un de nos confrères, l'ingénieur Ch. Faroux, eut l'idée d'établir un classement d'après une formule au rendement, et il se trouva que le nouvel appareil prit d'emblée le premier rang. C'était justice, et les événements ont largement prouvé tous ses droits à la place d'honneur.

Le monoplan *Nieuport* doit donc ses succès à l'excellence même de sa conception, à sa voilure remarquablement étudiée, à la réduction au strict minimum des résistances passives.

Et cependant, de trop nombreux constructeurs discutent encore sur l'efficacité de l'entoilage complet du fuselage, arguent de son influence fâcheuse sous l'effet du vent latéral, et continuent à multiplier, montants, croisillons, fils et haubans, selon les nécessités de la construction. Les résultats surprenants obtenus par le minuscule monoplan auraient dû les éclairer et guider leurs préoccupations vers la recherche des profils de moindre résistance, destinés à faciliter le glissement des filets d'air sur les parois de leurs machines volantes. Mais l'évidence même



LE MONOPLAN « NIEUPORT » A 1 PLACE, AVEC MOTEUR « NIEUPORT » DE 30 CHEVAUX. — En haut, vue de face. — Au-dessous, vue en plan. — A droite, vue en élévation. — A, ailes à double courbure. — B, siège du pilote. — C, capot. — D, pylône de haubannage. — E, essieu-ressort à lames d'acier. — F, fuselage entoilé. — Ga, gouvernail d'altitude. — Gd, gouvernail de direction (ces deux organes sont solidaires). — H, hélice. — L, attache-articulation du câble inférieur de gauchissement. — M, moteur. — P, patin. — S, stabilisateur fixe.

Les records du monde les plus enviés ont été battus par le *Nieuport*; en vitesse pure comme en distance ou en durée, ses qualités lui assurent la victoire. Piloté par Nieuport lui-même, il dépasse 133 kilomètres à l'heure; sous la main habile de Weymann il remporte la coupe Gordon-Bennett, et, à son bord, le nouveau champion Helen s'adjuge la coupe Michelin par 1.126 kilomètres 400 parcourus en 13 heures 47 minutes 19 secondes $\frac{3}{5}$, arrêts compris!

Il sied de noter que tous ces exploits ont été accomplis avec des moteurs différents : depuis le Darracq 18 HP des débuts, jusqu'au Gnôme 100 HP de Weymann, en passant par les 2 cylindres Nieuport de 30 HP.

est souvent niée par ceux-là même qui devraient s'en inspirer au mieux de leurs intérêts.

Le fuselage ou corps du Nieuport, de section quadrangulaire, est constitué de 4 longerons en frêne, reliés par des montants et traverses soigneusement croisillonnés. L'avant est renforcé par des tubes d'acier ovoïdes formant armature. Un nez spécial reçoit le moteur et, naturellement, varie suivant qu'il est destiné à supporter un Nieuport à 2 cylindres opposés 30 HP ou un Gnôme rotatif de 50, 70 ou 100 HP. Les réservoirs et tous les organes accessoires, ainsi que les sièges du pilote et du passager, sont placés tout-à-fait à l'avant, au plus près du métacentre, ce qui donne à l'appareil une ma-