



Les Nieuport Ni-D 640/642

Par Jean-Louis Bleneau

Le Ni-D 641-01 vu dans un hangar du Bourget peu avant le départ d'une tentative de liaison rapide Paris-Saigon qui devait s'achever de façon tragique en Lybie fin décembre 1929 (Collection Yvette Morel-Lassalle via aeroplanedetouraine.fr)

Le 21 mai 1927 un monoplane à cabine fermée équipé d'un moteur de 225 ch se posait à l'aéroport du Bourget après avoir traversé l'Atlantique Nord sans escale. Au cours des années qui suivirent apparurent de nombreux avions de grand tourisme ou de transport léger dont les lignes s'inspiraient plus ou moins de celles du *Spirit of Saint-Louis*. Le champion incontesté de cette catégorie fut en France le Farman 190 et ses nombreux dérivés. La firme Nieuport-Astra s'essaya à l'exercice afin de trouver un successeur aux biplans Ni-D 380/390, sans grand succès.

Un avion de transport colonial exposé à Berlin : Dessiné par l'ingénieur Robert Duhamel, le prototype du **Ni-D 640** fut construit en trois mois et tranchait singulièrement sur les précédentes réalisations de la firme Nieuport-Astra. Présenté comme un avion de transport colonial devant recevoir un moteur de 220 à 300 ch, il s'agissait en effet d'un monoplane à aile haute cantilever pouvant transporter quatre passagers dans une cabine fermée, le pilote étant lui-même installé dans un poste fermé situé en avant du bord d'attaque. L'appareil aurait dû être présenté au Salon Aéronautique de Paris de 1928, et le prototype (F-AIXI, n° 1) effectua son premier vol fin 1927. Mais le Salon de Paris, qui se tenait depuis sa création en fin d'année, ouvrit cette année-là le 15 juin au Grand Palais et le prototype n'était pas prêt. Il fut donc présenté au Salon Aéronautique de Berlin, organisé du 7 au 28 octobre de 1928, équipé du même moteur en étoile Wright J5C de 220 ch que le monoplane du Linbergh, Sadi-Lecointe l'ayant convoyé en vol jusqu'à la capitale allemande. Certifié en novembre 1928, cet appareil fut ensuite remotorisé avec un Lorraine 7Ma Mizard de 230 ch, devenant le premier avion de série **Ni-D 641**. C'est certainement avec cet appareil que Fernand Lasne participa à la course Paris-Bordeaux-Paris pour avions de tourisme organisée dans le cadre du meeting aérien de Vincennes en juin 1930. Il ne parvint pas à Bordeaux en raison du brouillard.

Le Ni-D 641 se présentait comme un monoplane à aile haute cantilever de forme elliptique en plan et de profil biconvexe avec épaisseur décroissante en envergure. La cabine, à laquelle on accédait par une porte à gauche, était un peu étriquée et éclairée par deux hublots latéraux de dimension relativement modeste de chaque côté, mais les sièges étaient réputés confortables. Une porte séparait la cabine du poste de pilotage et le compartiment bagages, situé en arrière de la cabine, était accessible par une porte à droite. L'appareil était construit entièrement en bois, le revêtement d'aile et de fuselage étant en contreplaqué. L'ensemble reposait sur un train d'atterrissage principal à essieu brisé dont les jambes s'appuyaient sur les longerons inférieurs du fuselage et l'axe du plancher de cabine. L'ensemble

était amorti par interposition de blocs de caoutchouc. Le bâti-moteur était fixé au fuselage par 4 points seulement.

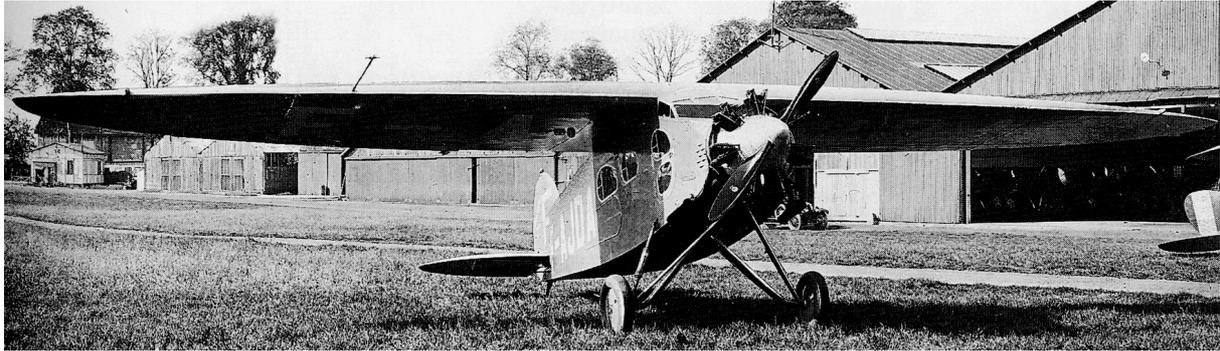


[Le prototype Nieuport-Delage Ni-D 640 fut exposé au Salon de Berlin du 7 au 28 octobre 1928.](#)

Le Ni-D 640 en chiffres : Envergure : 15,4 m ; Longueur : 9,45 m ; Hauteur 3,19 m ; Surface Alaire : 30,87 m² ; Masse à vide : 1 050 kg ; Masse en charge : 1 750 kg ; un moteur en étoile Wright J5C Whirlwind de 220 ch ; Vitesse maximale : 192 km/h ; Vitesse de croisière : 130 km/h ; Vitesse d'atterrissage : 84/92 km/h ; Montée à 1 000 m en 5 min 12 sec et à 4 000 m en 31 min 30 sec ; Plafond 5 850 m ; Distance franchissable 600 km.

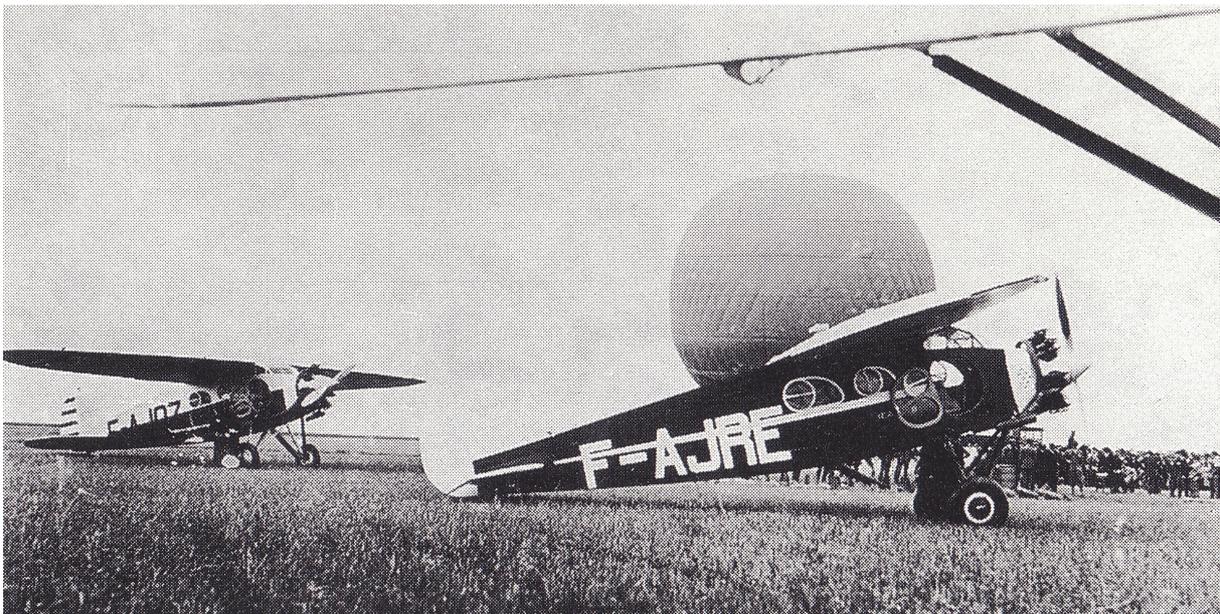
Ni-D 641 avec un moteur Lorraine : Répondant sensiblement à la même formule mais équipé d'un moteur Gnome-Rhône Titan de 230 ch, un Farman 190 piloté par Bailly et Reginensi, accompagnés du mécanicien Marsot, avaient relié le Bourget à Saïgon entre le 26 mars et le 5 avril 1929. Les trois hommes avaient même regagné le Bourget 19 jours plus tard. La Société Générale Aéronautique, au sein de laquelle venaient d'être regroupés Nieuport-Astra et le motoriste Lorraine-Dietrich, se devaient de réagir. Portant le numéro 01, le prototype **Ni-D 641** se présentait donc fait comme un appareil de raid équipé d'un moteur Lorraine 7Ma Mizard de 230 ch entraînant une bipale métallique Ratier. Un équipage formé de pilotes militaires mis en disponibilité fut constitué et une liaison postale rapide Paris-Saïgon mise sur pieds.

Le Lieutenant Victor Lassalle, l'Adjudant Marcel Rébard et le mécanicien Raymond Faltot aurait du quitter Le Bourget le 9 décembre 1929, mais l'avion ne reçut le certificat de navigabilité n° 2324 que le 12 décembre 1929 avec l'immatriculation F-AJDA. Le même jour, à l'issue d'un vol d'essais, l'appareil était légèrement endommagé par un chariot de queue. C'est donc seulement le 14 décembre à 4h 21 que Rébard décollait du Bourget pour Istres, puis Tunis où le monomoteur se posa à 16h30. Repartis à 21h30, les trois aviateurs ne devaient jamais arriver à Benghazi. Pris dans une violente tempête soufflant sur le Golfe de Syrte, l'avion avait percuté à Bir el Amar.



Vu sur un catalogue de la firme Nieuport-Astra, le Ni-D 641-01. Contrairement à la plupart de ses concurrents, ce monomoteur avait une aile cantilever, mais cet avantage ne fut pas suffisant.

Une série de 11 Ni-D 641 furent construits, y compris l'unique Ni-D 640 remotorisé, équipés de Lorraine 7Mb Mizard de 230/240 ch. Immatriculé le 31 janvier 1930 l'avion de série n° 3 (F-AJKL) fut vendu à la compagnie brésilienne VARIG, où il devint P-BAAD en 1931, puis PP-VAD en 1932. En mai 1930 Suzanne Deutsch de la Meurthe prit livraison du n°5 (F-AJRE *Icare II*) et le mois suivant la Société de Transports Aériens Rapides (STAR) recevait les n° 2 et 8 (F-AJNO et F-AJQZ). La STAR fut en réalité la seule compagnie à utiliser le monoplan Nieuport en service commercial. Une cellule (n° 12) fut modifiée en usine pour recevoir un moteur Armstrong-Siddeley Lynx Major de 235 ch, mais cet unique **Ni6D 642** fut abandonné sans avoir jamais volé semble t-il.



Le Ni-D 641 n° 5 de Suzanne Deutsch de la Meurthe (F-AJRE) et un appareil de la STAR (F-AJQZ, n°8) participent ensemble à un meeting aérien, probablement en 1930.

Le Ni-D 641 en chiffres : Envergure : 15,4 m ; Longueur : 9,45 m ; Hauteur 3,19 m ; Surface Alaire : 30,87 m² ; Masse à vide : 1 230 kg ; Masse en charge : 1 900 kg ; un moteur en étoile Lorraine 7Mb Mizar de 240 ch ; Vitesse maximale : 205 km/h ; Plafond 6 200 m ; Distance franchissable 550 km.

L'avion de la STAR : Fondée en mai 1930 avec un capital de 1,5 millions de Francs, la Société de Transports Aériens Rapides était en fait une émanation de la firme Nieuport Astra. Gustave Delage en était directeur général et le chef-pilote, Jean Denis, avait été recruté chez Air Union. L'objectif initial de la STAR était d'assurer du transport à la demande et l'acheminement des journaux de groupe Hachette entre Paris et les grandes villes de province. Mais une liaison entre Cherbourg et Paris, assurant la correspondance avec les lignes maritimes transatlantiques fut aussi mise en place, justifiant l'achat, outre les berlines Ni-D 641, de trois monomoteurs Fokker F.VIIa. La STAR tenta

également d'exploiter des liaisons aériennes commerciales régulières : Paris-Genève fut mise en exploitation le 7 juillet 1930 et Paris-Lympne (sur la côte du Kent, au sud de l'Angleterre) le 24 août. Enfin deux lignes saisonnières furent ouvertes pour le mois d'août, Paris-Berck-Le Touquet et Paris-Deauville.



Très probablement photographié après l'arrêt de l'exploitation de la Société de Transports Aériens Rapides fin août 1931, le Ni-D 641 n° 2 F-AJNO affichait seulement 275 heures de vol en février 1932. Les Ni-D 641 ne trouvèrent pas preneurs et passèrent au pilon en janvier 1935.

Pour un total de 100 000 kilomètres parcourus en 1930, la STAR avait transporté 8 600 kg de presse mais seulement 207 passagers et ne bénéficiait d'aucun contrat postal, activité particulièrement lucrative pour les transporteurs aériens à l'époque. La liaison Paris-Genève fut suspendue le 30 septembre et la desserte de la côte sud de la Grande-Bretagne le 15 octobre. Les Fokker continuèrent à transporter les journaux et les Nieuport furent utilisés pour des vols à la demande.

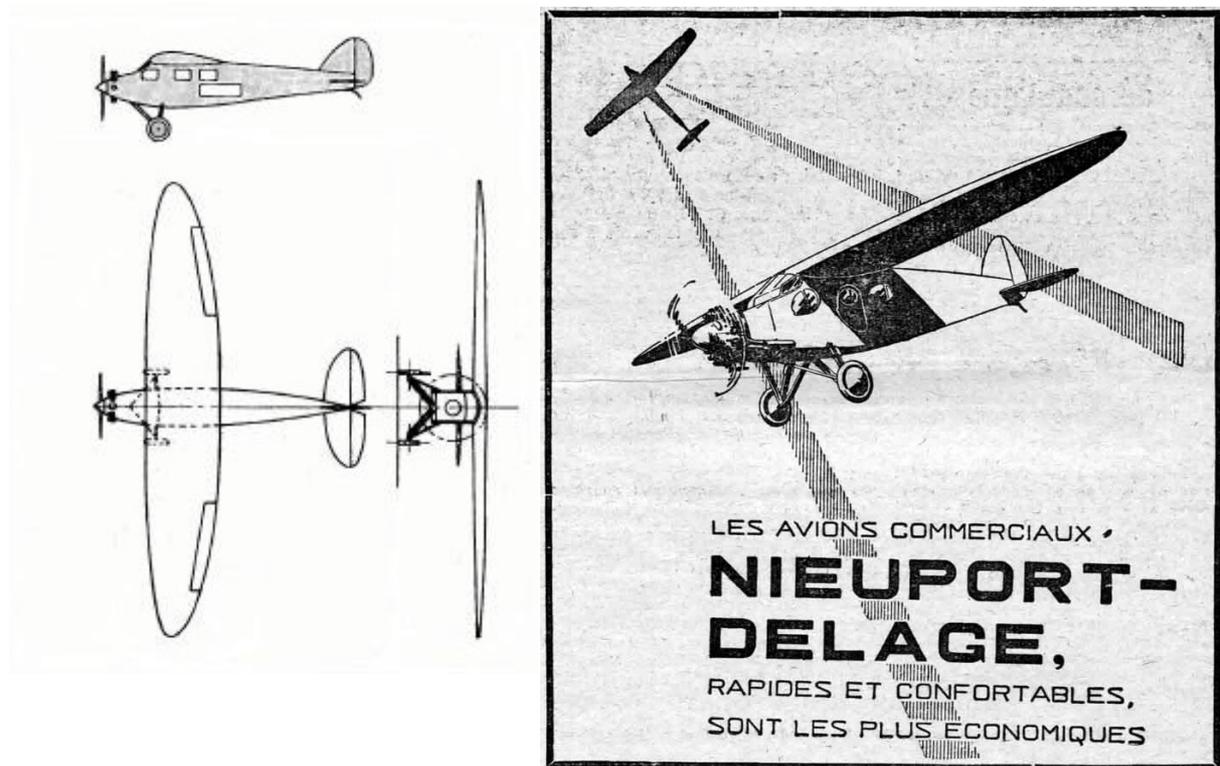
La compagnie obtint au printemps 1931 l'autorisation de desservir la ligne Paris-Dijon-Marseille, transformée en Paris-Dijon-Moirans (Grenoble)-Cannes début mai, en correspondance avec la ligne Paris-Londres exploitée par les Imperial Airways. Cette ligne bénéficia d'une subvention d'état à partir d'août. Les dessertes saisonnières reprirent et en juin les lignes Paris-Lausanne et Paris-Lille furent ouvertes à titre d'essais.



Mais 1931 fut aussi marqué par plusieurs incidents d'exploitation et deux accidents impliquant les Ni-D 641 :

- ³⁵/₁₇ Le 7 mai 1931 le F-AJNP (c/n 6) fut contraint à l'atterrissage à Challes-les-Eaux, sans dommage.
- ³⁵/₁₇ Le 10 mai 1931 le F-AJQY (c/n 11) fit un atterrissage de fortune près de Langres. L'appareil fut endommagé mais réparé, aucune perte humaine n'étant à déplorer.
- ³⁵/₁₇ Le 14 mai 1931 le F-AJNU (c/n 7) dû à son tour se poser près de Langres, sans dommage pour les occupants, mais il ne semble pas que l'avion ait été réparé.
- ³⁵/₁₇ Le 6 juin 1931 le F-AJRA (c/n 9) fût victime à Dijon d'un accident au cours duquel le pilote Ripault et deux passagers furent sérieusement blessés.
- ³⁵/₁₇ Le 15 juillet le F-AJRB (c/n 10) percuta au col de la Croix-Haute, près de Grenoble, dans le brouillard, alors qu'il assurait la liaison Cannes-Paris. Le pilote Bouthiet et deux passagers (M. Arbeau et Mlle Aluta) furent tués, les deux autres passagers (M. Amon et Mme Soskins) étant grièvement blessés.

Fin août 1931 l'ensemble des activités de la STAR furent suspendues et le départ de Gustave Delage en 1932 amena inévitablement à la disparition de la compagnie. Inutilisés, les Ni-D 642 furent finalement mis au pilon en janvier 1935. Le F-AJNO (c/n 2) totalisait 275 heures de vol, le F-AJNP (c/n 6) 272 et le F-AJQY (c/n 11), les autres ne franchirent pas le cap des 200 heures.



Extraits de la presse spécialisée de 1929 la silhouette approximative du Ni-D 641 et une annonce publicitaire mettant en avant les qualités des berlines Nieuport-Delage sur laquelle le Ni-D 641 est bien reconnaissable.



Collection Parmentier

Photo-André
LE BOURGET