

# L'AÉROPHILE

Revue technique et pratique  
des locomotions aériennes

Directeur-Fondateur : GEORGES BESANÇON

## ABONNEMENTS ANNUELS

(Au gré de l'abonné, du 1<sup>er</sup> janvier ou du mois de la souscription)  
Sans frais dans tous les bureaux de poste : 206<sup>e</sup> liste, 16 août 1908

France et Algérie	UN AN : 15 fr
Colonies et Etranger	UN AN : 18 fr

## RÉDACTION & ADMINISTRATION

Rue François-1<sup>er</sup> (Champs-Élysées), PARIS (VIII<sup>e</sup>) — Téléphone 666-21

19<sup>e</sup> Année. — N<sup>o</sup> 19

1<sup>er</sup> Octobre 1911

**SOMMAIRE :** Aviateurs contemporains ; Edouard de Niéport dit Nieuport (Paul Pouchet) — Le biplan *H-Farman*, type militaire à marche rapide (Henri Mirguet) — Les Aéroplanes du Concours Militaire, premier article (P. James) — Les leçons d'un accident, test et de l'enquête sur les accidents mortels de deux officiers aviateurs (X. . .) — Les dangers d'incendie en aéroplane (Henri Mirguet) — L'Aéronautique militaire aux manœuvres de 1911 ; l'aviation aux manœuvres du 7<sup>e</sup> corps et du 6<sup>e</sup> corps ; manœuvres de cavalerie ; les dirigeables aux manœuvres ; organisations annexes de trains convoyeurs et de campements pour les aéroplanes militaires. — Nouveau record d'altitude à deux. — De Casablanca à Fez en aéroplane avec un passager (H. Peltier). — Les deuils de l'aviation. — "Stella" Aéro-club féminin.

**SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE :** Convocations. — Compte rendu du 7<sup>e</sup> Grand-Prix de l'Aéro-Club de France (17 septembre 1911).

# AVIATEURS CONTEMPORAINS

## † Edouard DE NIÉPORT dit NIEUPOINT

Edouard de Niéport était né à Blidah le 24 août 1875. Pour répondre au vœu de son père, le colonel de Niéport, il allait affronter avec de belles chances de succès, l'examen d'entrée à l'École Polytechnique, lorsque le goût du sport l'attira invinciblement vers le cyclisme. Sous le pseudonyme de Nieuport, qui lui est resté, il s'y



† Edouard de NIÉPORT

occupait une belle place. Mais, en même temps, avec cette force de volonté qui le caractérisait, il achevait tout seul d'acquiescer une instruction technique étendue et solide, particulièrement en électricité.

Ainsi préparé, il appliquait les ressources de son esprit ingénieux et créateur aux difficiles problèmes que soulevait bientôt l'allumage du moteur à explosion. Il inventait successivement l'accumulateur sec Dary, les bougies, la magnéto qui portait son nom. Sa compétence dans ces questions délicates devint si notoire que les constructeurs embarrassés ne firent jamais en vain appel à sa compétence et à sa collaboration souvent gratuite. Les divers appareils d'allumage Nieuport con-

courent ainsi à des exploits célèbres : premier record des 200 kilomètres à l'heure en automobile (voiture Darracq), essais des hydroplanes de haute vitesse Bonne-maison, premières envolées de Santos-Dumont et d'Henri Farman.

Ainsi associé aux premiers essais de l'aéroplane, Nieuport s'était passionné pour l'aviation. Dès 1908, il expérimentait à Issy un monoplane qui, chose inouïe à l'époque, prit son vol du premier coup et qui pourrait, sans en souffrir, soutenir la comparaison avec les types les plus récents. Cet appareil est mis hors d'usage par l'inondation de 1909-1910.

Sans se décourager, il achevait ce nouveau monoplane, dont l'ingéniosité si personnelle, la maniabilité, la robustesse et surtout le haut rendement émerveillaient, dès le mois de juin 1910, les autres aviateurs de Châlons ; il tenait en échec à Reims, avec ses 18 chevaux, des appareils de 50 chevaux et davantage et réalisait devant la Commission militaire, à Vincennes, une vitesse sur 10 et 15 kilomètres, et le 11 mai, à Mourmelon, il réalisait 120 kilomètres dans l'heure, battant tous les records de 1 à 100 kilomètres.

Tout récemment, c'est sur un Nieuport plus puissant que Weymann gagna la Coupe Gordon-Bennett 1911, et Nieuport lui-même, avec un appareil de 50 chevaux, finit à quelques secondes du deuxième, qui pilotait un appareil de 100 chevaux. Sur un Nieuport de 50 chevaux, Hélén parcourut, le 8 septembre dernier, plus de 1.200 kilomètres en 14 heures pour la Coupe Michelin.

Par ce rendement excellent, par leurs lignes savamment étudiées, par des solutions de détail d'une ingéniosité remarquable, les aéroplanes de Nieuport marquent dans la vie du progrès un effort dont le succès est unanimement reconnu. En une matière où les réminiscences sont difficiles à éviter, ils apparaissent comme l'œuvre très personnelle d'un grand ingénieur qui tint à la réaliser de ses mains jusque dans les moindres détails.

Inventeur, constructeur, expérimentateur, homme de science, homme d'action, Edouard de Niéport, mort le 16 septembre, à 36 ans, au champ d'honneur des aviateurs et au service du pays, fut donc tout cela avec une supériorité éclatante. C'est un maître de l'aviation qui disparaît, juste au moment où, débarrassé des tracasseries et des difficultés matérielles, par l'intelligente libéralité d'un autre bon serviteur de l'aéronautique, il allait pouvoir poursuivre en toute liberté d'esprit et avec des moyens d'action suffisants, une œuvre de progrès dont les premiers résultats nous avaient déjà émerveillés.

PAUL POUCHET.