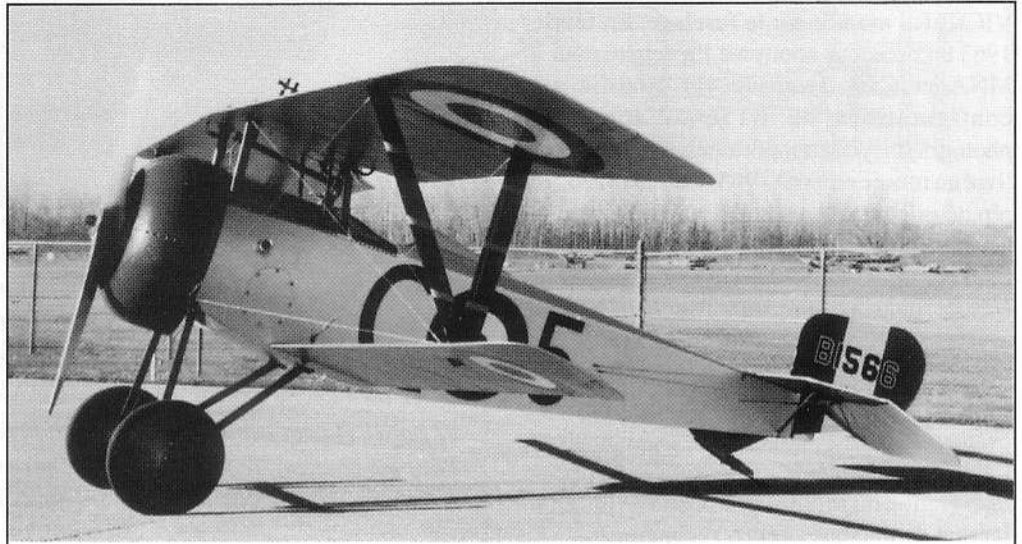


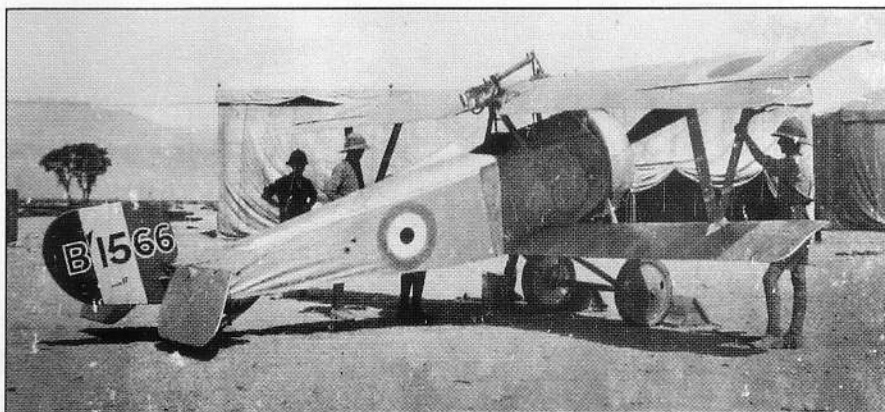
NIEUPORT 17C1 - No. DE SÉRIE B1566

Edouard de Niéport, se servant du nom NIEUPORT, a commencé sa carrière d'ingénieur en 1906 comme manufacturier de magnétos et de démarreurs. Plus tard il conçut un petit moteur d'avion de son invention. Parce qu'il ne put intéresser les frères Voisin à construire un avion et à se servir de son moteur, lui et son frère Charles contractèrent les services de Franz Schneider, ingénieur suisse, et fondèrent la "SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS NIEUPORT". Plusieurs avions furent construits et Edouard, qui avait obtenu son brevet de pilote le 10 juin 1910, commença à se faire une renommée comme pilote de course. Malheureusement, le 15 septembre 1911, pris dans une tempête après un exercice militaire, il s'écrasa et mourut dans un hôpital de Verdun. Charles continua de gérer la compagnie et plusieurs modèles d'avions furent construits avant que lui aussi meurt lors de l'écrasement de son avion à une rencontre à Étampes le 24 janvier 1913. On continua de développer les moteurs et les avions et en janvier 1914 Gustave Delage s'associait à la compagnie comme ingénieur-chef. D'autres avions furent fabriqués incluant un avion "sesqui" dont les ailes et les cordes inférieures avaient moins d'envergure que les supérieures. Cet avion prit part à la course Gordon Bennett de 1914. Avec la venue de la Grande Guerre, la compagnie se concentra sur les modèles d'avions de chasse, dont le NIE 10, suivi du NIE 12, modèle exposé au Musée national de l'aviation (MNA) et ensuite le petit NIE



L'avion NIEUPORT 17C1, construit par le personnel du Musée national de l'aviation, est peinturé aux couleurs de l'avion piloté par le capitaine William Avery Bishop alors qu'il était commandant de la 60^e escadrille du Royal Flying Corps (RFC). Pour ses prouesses de pilotage dans cet avion, Bishop fut décoré de la Croix de Victoria, de l'Ordre du service distingué et de la Croix militaire. Il appelait ces rubans sa rangée de combat. (Musée national de l'aviation 296800). Voir aussi Fiche signalétique No. 6 "William Avery Bishop, un héros canadien."

11, appelé BÉBÉ qui entra en service à l'été 1915. Le NIE 11, et sa variante le NIE 16, furent remplacés par le NIE 17 qui servit avec le Royal Flying Corps et le Royal Naval Air Service. C'était un avion populaire auprès des pilotes parce qu'il était très maniable et offrait un bon champ de vision. Cet avion est devenu un des mieux connus et des plus utilisés comme avion de chasse.



Le B1566 fut retourné au 1^{er} Dépôt à St.Omer le 5 août 1917 après que la 60^e escadrille se convertit aux avions SE5. Cette photo montre le B1566 à Akaba, Moyen-Orient, où il fut piloté par le capitaine F.H.Furness-Williams, de la 14^e escadrille, de janvier à mai 1918, démontrant ainsi la durabilité de ce genre d'avions. Bishop l'a piloté au combat du 19 avril au 24 juillet 1917, ce qui contredit les allégations qu'il était un mauvais pilote et qu'il avait des difficultés avec les atterrissages. (Imperial War Museum Q59873, par E.F.Cheesman)

Recherche originale par Philip Markham

Traduction: Huguette Thériault

Photos: Imperial War Museum, Archives nationales du Canada et Musée national de l'aviation

Publié par les Amis du Musée canadien de la guerre

L'avion qui appartient au MNA symbolise le B1566, un de 204 avions NIEUPORT, SPAD et MORANE-SAULNIER achetés de manufacturiers français pour supporter le Royal Flying Corps en France. La reproduction originale a été construite par M. Carl Swanson, de Sycamore, Illinois, d'après des plans allemands. Cet avion achevé en décembre 1961 portait les couleurs de la 124^e escadrille La Fayette, du Service de l'aviation française, et le no. de série N2474. Sous cet aspect militaire, l'avion était armé d'une mitrailleuse VICKERS montée sur le fuselage. En février 1963 un donateur anonyme l'a acheté pour le MNA et Carl Swanson l'a modifié aux configurations du B1566 d'après des photographies contemporaines. Cet avion a été livré au musée en avril 1963. Le 4 mai 1967 un réputé pilote d'essai de l'Aviation royale du Canada, le regretté commandant d'escadrille Paul Hartman, a piloté cet avion, et durant les étés de 1972 à 1989, sous l'immatriculation civile CF-DDK, l'avion servit à des démonstrations aériennes à travers le Canada. Malheureusement, durant un de ces événements, le 9 août 1989 à Abbotsford, l'avion fut complètement détruit. L'équipe de restauration du MNA reproduisit l'avion en se servant de quelques débris récupérés.

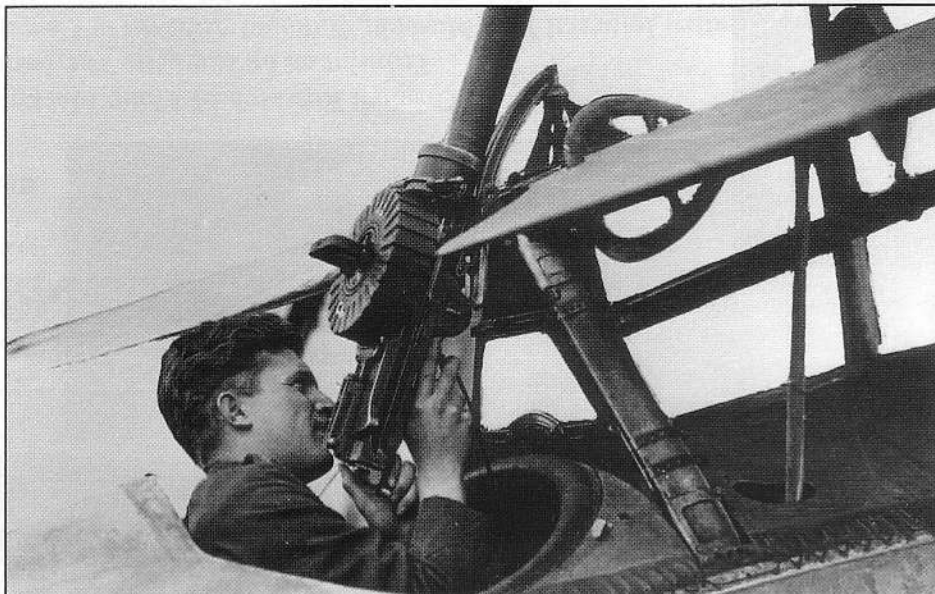
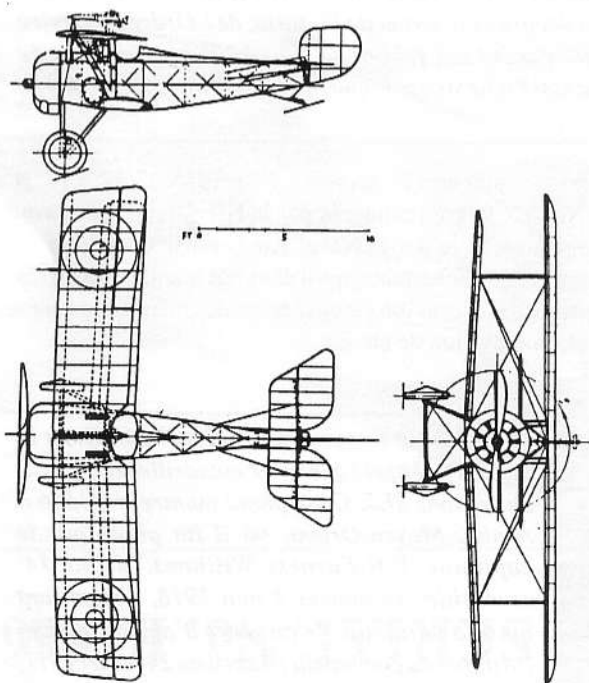


Photo de Billy Bishop dans la cabine de pilotage du B1566, le 4 août 1917. On voit la mitrailleuse Lewis abaissée sur le support Foster auquel elle est rattachée par un collier de serrage. Dans la position relevée, le canon de la Lewis est retenu par un crochet. Près des doigts de Bishop, on peut voir la gachette de la Lewis qui est reliée au manche à balai par le câble Bowden. Trois chargeurs contenant chacun 97 balles étaient transportés, un de chaque côté du siège et un sur la mitrailleuse. Pour les changer, le pilote devait à deux mains tirer la Lewis de son support et la retenir jusqu'à ce que le chargeur soit changé. (Archives nationales PA 1675)



NIEUPORT17C1--CARACTÉRISTIQUES DISTINCTIVES

Moteur:	Le Rhone, 110 cv, 9 cyl., rotatif, no 50818.
Hélice:	Levasseur no 484, ou Eclair no 4.
Construction:	En bois - structure entretoisée de fil de fer, recouverte de tissu.
Dimensions:	Envergure - ailes supérieures - 8,16 mètres. ailes inférieures - 7,8 mètres. Longueur - 5,8 mètres, Hauteur - 2,4 mètres. Corde - 1,2 mètres. Brèche ou Intervalle - 1,2 mètres. Surface ailée - 14,75 mètres carrés.
Poids:	Vide - 375 kg. Chargé 560 kg. Chargement militaire - 120 kg. Carburant et Huile - 65 kg.
Charge claire:	Aile - 38,0 kg. par mètre carré. Puissance - 5,1 kg. par cv
Capacité du Réservoir:	Carburant - 77,3 litres, Huile - 11,4 litres.
Performance:	Vitesse maximale - 170 km. à l'heure à 2000 mètres et 160 km. à l'heure à 3000 mètres. Plafond - 5300 mètres.
Durée de vol:	de 1 heure 45 minutes à 2 heures et 15 minutes.
Armement:	Une mitrailleuse Lewis de ,303 pouces. 8 roquettes Le Prieur sur support pouvaient être transportées.

SOURCES: Andrews, C.F., *The Nieuport 17*, Profile Publications No.49, 1965
 Bruce, J.M., "The Aeroplanes of the RFC (Military Wing)", Putnam, 1982
 Bruce, J.M., "Nieuport 17" Windsock Datafile 20, 1990
 Bruce, J.M., "Nieuport Fighters", Vols.1 & 2, Windsock Datafile Specials, 1993 & 1994.