

Le NIEUPOINT - DELAGE NiD.62 Monoplace de Chasse Sesquiplans En service dans l'Armée de l'Air 1930 - 1937

Extrait d' « Aviation Magazine » du 1^{er} août 1971

NIEUPOINT-DELAGE

En juillet 1931, les « Forces aériennes de Terre », nouvelle appellation datant de septembre 1928 de notre aéronautique militaire, mettait en ligne, en Métropole, trente-deux escadrilles de chasse monoplace. Elles étaient fortes de trois cent quarante-deux avions dont deux cent trente Nieuport-Delage 62 Cl. Ce dernier chiffre représentait la dotation de vingt et une escadrilles. Quarante-vingt autres appareils étaient répartis dans les écoles, les sections et divisions d'entraînement et le GAN. Ainsi, les régiments volant sur NiD-62/622 étaient les suivants :

— le 2^e Régiment d'aviation de chasse, basé à Strasbourg et comprenant huit escadrilles ;

— les neuf escadrilles du 3^e RAC à Châteauroux ;

— au Bourget, le 34^e Régiment mixte avec trois escadrilles ;

l'armée de l'Air par dissolution des régiments et formation des escadres dont chaque groupe comporte un nombre d'escadrilles plus réduit, l'aviation de chasse compte quelque vingt-six escadrilles de monoplace dont vingt-deux équipées de NiD-62 et 622, les quatre autres volant sur MS-225. On dénombrait également deux escadrilles en Tunisie volant sur Nieuport. La répartition détaillée se présentait ainsi : 1^{ère}, 2^e, 3^e, 5^e et 6^e es-

cadre. Deux unités régionales de chasse étaient alors en formation : le GAR 561 (Groupe aérien régional d'aviation légère) à Villacoublay et le GAR 562 à Lyon-Bron. Ils recevront des Nieuport. Courant 1937, les unités furent également constituées avec des Nieuport 62 et 622 :

— l'escadrille de chasse du GARA (Groupe d'instruction des réserves de l'Air) ;

— le GAR 2/561 ;

— le GAR 571 à Alger-Maison-Blanche

— le GAR 572 à Oran-La Sénia.

On ne pouvait pas les lâcher, ces Nieuport !

Tout de même, au 1^{er} janvier 1938, plus aucun de ces sesquiplans n'était en service en première ligne. En avril 1938, six NiD-622 devaient encore constituer le début de la dotation du GAR 573 mis sur pied à Rabat en janvier 1938 ; cinq autres équiperont

Résultats des essais du prototype Nieuport N-62

Altitude atteinte en 37'15" : 7.700 m ;
plafond pratique : 7.660 m ; plafond théorique : 8.200 m ; vitesse minimale à 5.000 m : 141 km ; décollage en 1.000 m ; atterrissage en 250 m.



Un Nieuport-Delage 62 Cl de la 5^e escadrille du 34^e régiment mixte d'aviation. On distingue l'archer grec de l'ex-SPA 31...

...et sesquiplans

— enfin, une des trois escadrilles de chasse du 38^e Régiment mixte à Thionville volait sur 62 et 622.

En mars 1934, après la réorganisation de

cadres, respectivement basées au Bourget, à Tours, à Châteauroux, à Lyon et à Reims. Chaque escadre est maintenant divisée en deux groupes eux-mêmes ne comprenant plus que deux escadrilles. Le groupe de chasse de Tunisie est basé à Sidi-Ahmed. Le GC 1/7, à Dijon, est équipé de MS-225 et le 2/7 de Nieuport. La 42^e escadre, à Chartres, est aussi sur MS-225.

En mai 1935, l'apparition des Dewoitine D-500 et 501 amène le retrait progressif de sesquiplans des unités de première ligne. Cependant, beaucoup de ces avions seront maintenus en surnombre dans les formations, ne serait-ce que pour permettre le perfectionnement des nouveaux pilotes sortant des écoles.

Début 1936, trois cent dix-huit NiD 62 et 622 et quarante-six types 629 étaient encore en service actif dans l'armée de l'Air. On les trouvait à la 2^e Escadre de chasse, aux GC 2/7 et dans trois escadrilles de la

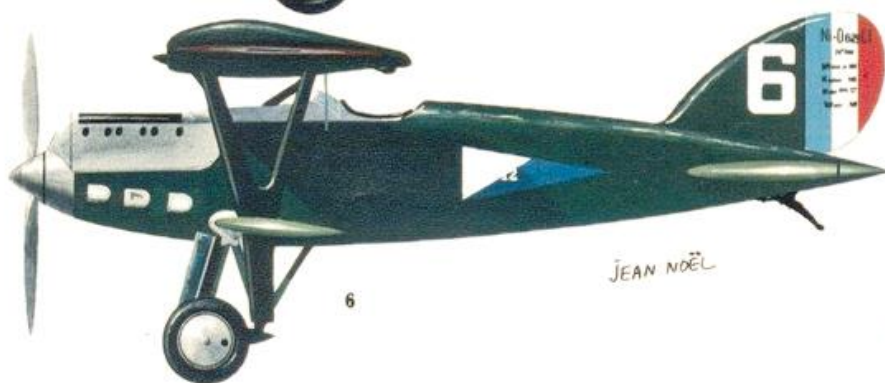
provisoirement le GAR 574 à Tunis El Aouina.

Au 16 août 1939, cent trente-cinq NiD-62 et 622 plus dix-huit 629 subsistaient encore. Trois ERC (Escadrille de Chasse Régionale) faisaient partie, le 31 août 1939, du groupement de chasse 21 de la 1^{ère} Armée aérienne et étaient partiellement équipées de Nieuport : l'ERC 1/561 à Rouen-Boos qui mettait en ligne cinq 622 et deux 629 en plus de ses Dewoitine D-501 ; l'ERC 3/561 avec six 622 et six Spad 510 à Saint-Inglebert ; et la 4/561 qui perçut quelques Nieuport en septembre 1939 en plus de ses Spad 510. L'ERC 1/562 appartenant au groupement de chasse du Nord de la III^e Ar-

Vitesses et distances franchissables des avions types 62 C1 et 622 C1

	Vitesse en km-h	Heures de vol	Distance franchissable
Au régime nominal :			
a) près du sol	251	1,57'	490 km
b) à l'altitude prévue d'utilisation	249	2,36'	650 km
Aux 9/10^e du régime nominal :			
a) près du sol	224,500	2,40'	600 km
b) à l'altitude prévue d'utilisation	221,500	3,36'	800 km
Aux 8/10^e du régime nominal :			
a) près du sol	198,500	3,32'	700 km
b) à l'altitude prévue d'utilisation	186	4,50'	900 km

1. NiD-62 de la 5^e escadrille du groupe de chasse du 34^e régiment mixte d'aviation et son insigne (ex-SPA 31). — 2. NiD-622 de l'escadrille de coopération maritime 3C2 et son insigne ; Aix-les-Milles. — 3. NiD-622 de la 1^{re} escadrille du 1^{er} groupe du 2^e régiment d'aviation de chasse et son insigne (ex-SPA 3). — 4. NiD-622, 4^e escadrille du GC 11/6 ; Chartres, août 1934, et son insigne (ex-SPA 124). — 5. NiD-622 de la 6^e escadrille du 34^e régiment mixte d'aviation (chasse). — 6. NiD-629 de la 2^e escadrille du GC 1.6 portant le fanion de l'ex-SPA 12. — 7. Insigne de la 6^e escadrille du 34^e RA (ex-SPA 48). — 8. Vue de dessus d'un NiD-622 de la même unité.



JEAN NOËL

7



Photo prise le 29 août 1934 à Chartres. Au premier plan un Ni-D-622 de la 4^e escadrille du GC II/6...



En cours de manœuvres nocturnes, les appareils de la 4^e du GC II/2 photographiés à l'alignement...



Des Ni-D-629 C1 de la 2^e escadrille du groupe I/6, seule unité ayant été équipée de ce type d'avion...

mée aérienne était équipée avec huit 622 et quatre D-501.

Au 1^{er} novembre 1939, vingt-quatre Nieuport faisaient partie des formations non combattantes, répartis dans différentes écoles ou centres d'instruction.

En juillet 1931, les « Forces aériennes de Mer » baptisées ainsi en même temps que son homologue « de terre », comprenait en Métropole deux escadrilles de coopération maritime ayant reçu chacune dix NiD-62,

la 3C1 basée à Hyères et la 3C2 basée à Marignane.

La 4C1, escadrille de chasse maritime rattachée au centre de Karouba, volait également sur ces Nieuport. Cette 4C1 sera rebaptisée 3C3 après son transfert à Marignane.

La 3C1 percevra des MS-225 fin 1933, tandis que les 3C2 et 3C3 conserveront leurs Nieuport.

FIN

J.N. et R.D.

Performances exigées pour les avions types 62 C1 et 622 C1

Altitude (en mètres)	Temps de montée (min./sec.)	Vitesse en palier (en km-h)
0		248
1.000		246
2.000		244
3.000	3'18"	243
4.000	7'29"	239,5
5.000	13'18"	234
6.000	22'51"	220,5
7.000	52'50"	202,5

Nota. — Les performances sont de 5 % environ inférieures à celles du prototype N.62 en ce qui concerne les vitesses.

Jacques LECARME

● Créé en 1928 sur concours, le prototype n'avait pas de petit plan. Des vibrations d'aile de cause alors inconnue (1929) amenèrent à monter le petit plan inférieur pour tenir le mat en trainée, ce qui raidissait la mâture pour la torsion d'aile, mais ne remédiait pas à la cause.

● Ce n'est qu'en 1934 que l'ingénieur Mary, de Nieuport, trouva sur le 120, le remède des contrepoids contre le flottement, bête noire des anciens (Albert, Blériot 117, etc.).

● Les avions sur lesquels j'ai volé : 1932 : le 52. Aile et coque métal, aile entoillée. Avion lourd, mal centré, peu stable. Agréable à voir.

Le 62. Celui des formations, coque bois, aile métal entoillée. Mêmes remarques.

Le 622. Centré plus avant contre la vrille à plat plus empennage agrandi. Toujours lourd.

1934 : le 629. Train Messier. Peu amélioré, sauf au sol, et un peu tard.

1932 : le 72. Entièrement métal, revêtement d'aile compris. Radiateur sous le petit plan. Supérieur aux autres, mais non commandé.

● La « philosophie » de l'avion, due à MM. Delage et Duhamel, comportait tous les préjugés de l'époque 1920/25, amélioré par le sens esthétique de Duhamel et la robustesse maison, c'est-à-dire gouvernes trop petites de moitié et volet étroit à la profondeur pour être « doux à la main ». On est donc obligé de centrer arrière et l'avion, indifférent dans la plage de vol normal, devient instable aux extrémités du domaine. Il « vire » en piqué et vrille à plat à l'autre bout si l'on insiste en vrille normale. De plus, assez lourd, il n'est pas très nerveux en voltige. Mais le bruit de l'Hispano à échappement direct enchante les foules.

● Pour le pilote, vaste coque, sans cloison. Pas de pare-brise digne de ce nom qui « freinerait » l'avion. Un vague saute-vent de quelques doigts, avec trou au milieu, non obturé, pour le collimateur. L'aile épaisse cache tout le dessus. Les pilotes s'assoient le plus bas possible.

● Seul, l'atterrissage est aisé car la lourde queue tombe d'elle-même. Une vague impulsion à l'arrondi et l'instabilité fait la ressource. Mais le train, à sandows, abominable, rend la course au sol aléatoire. D'où pylônes et chevaux de bois (comme sur le Gourdou LGL-32). Il fallut cinq ans de casse pour voir venir, en 1934, des amortisseurs Messier sur ces deux machines.

Liens :

[La base aérienne BA 122 de Chartres entre les deux guerres](#)

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)