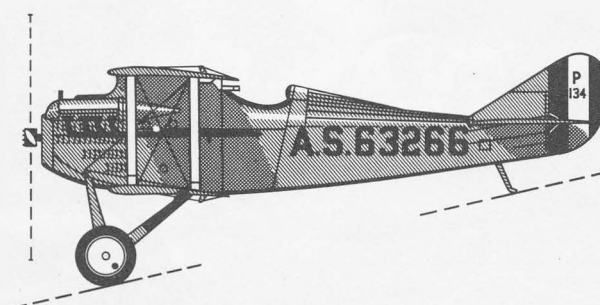


LEWIS AND VOUGHT
VE.8

L'avion était entièrement khaki brun, les numéros noirs. Les co-cards étaient à centre rouge, le drapeau de gouvernail bleu (en avant), blanc, rouge (alors que l'ordre inverse était réglementaire.



CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES

Envergure	9,48 m
Longueur	6,50 m
Hauteur	2,64 m
Surface alaire	28,52 m ²
Corde de l'aile	1,59 m
Diedre	0°45'
Entreplan	1,37 m
Incidence	1°40' à l'aile supér. 2°10' à l'aile infér.
Décalage	0,18 m
Voie du train	1,57 m
Pneumatiques	Palmer 700 x 100 m

Incidence empennage	30'' positif
Poids total	1 028 kg
Poids-puissance	3,24 kg/ch
Charge alaire	33,4 kg/m ²
Vitesse maximale	225 km/h à 0 m 220 km/h à 1 500 m 213 km/h à 3 000 m
Vitesse ascensionnelle	1 500 m en 4'15'' 3 000 m en 9'30''
Vitesse d'atterrissage	93 km/h
Plafond pratique	7 742 m





LEWIS-VOUGHT

VE.8

ou le malchanceux
" Spad " américain

La firme Lewis and Vought Corporation, établie à Long Island City (New York), s'était signalée, en 1918, à l'attention du monde aéronautique par les excellentes qualités de son modèle VE.7. De ce type, quelques variantes avaient été extrapolées et, parmi elles, des monoplaces de chasse, qui furent d'ailleurs les premiers à être essayés à bord du premier porte-avions de l'U.S. Navy, le USS « Langley ».

A cette époque, l'Army Air Service (ancêtre de l'aviation américaine de l'armée) avait un besoin impérieux en chasseurs terrestres ; aussi, la firme Lewis and Vought tenta-t-elle, au cours du second semestre de 1918, de satisfaire ces demandes pressantes. Il est à remarquer que le modèle VE.7 avait subi une influence indéniable de la part des productions européennes et de Spad en particulier. Aussi, lorsque l'étude du futur chasseur VE.8 démarra, on trouva tout naturel de s'inspirer des chasseurs européens les plus réputés, et c'est ainsi qu'on « emprunta » largement aux Spad VII et XIII. Ce qui en résulta fut un appareil étonnamment ressemblant, tellement même qu'on pouvait le confondre avec les fameux chasseurs français.

Ce n'était tout de même pas une copie conforme car, d'une part, le constructeur avait utilisé à la fois les formes de voilure et la technique structurale de son VE.7 et, d'autre part, il avait innové en introduisant à la place de la cabane un élégant volume caréné.

Cette solution théoriquement aérodynamique devait donc supprimer la forte traînée des cabanes classiques et obtenir un appréciable gain de vitesse. Le fuselage était une combinaison de tubes et de câbles de tension recouverts de placages de spruce pour la partie centrale, de feuilles d'aluminium martelé pour le capot moteur et d'entoilage pour la partie terminale. La structure générale de l'appareil était nettement renforcée par rapport à celle du VE.7 et, de plus, tous les mâts extérieurs étaient constitués de tubes enveloppés d'un carénage profilé en aluminium. Les empennages ressemblaient beaucoup à ceux du modèle Spad et, seule, la surface verticale était compensée. Le moteur choisi était un Hispano H de 300 ch, actionnant une hélice bipale Clearance en bois de 2,44 m de diamètre. L'armement était constitué par deux mitrailleuses synchronisées de 7,7 millimètres placées sur le capot moteur.

Lorsque la firme Lewis and Vought fit connaître ses travaux aux services du matériel de l'Army Air Service, ceux-ci manifestèrent un grand intérêt et commandèrent immédiatement quatre prototypes. Malheureusement, la jeune firme de Long Island avait présumé de ses capacités et l'étude prit beaucoup plus de temps qu'on ne l'avait prévue initialement. De plus, la fin de l'année 1918 amena la cessation des hostilités en Europe et, avec elle, une réduction brutale des besoins, et bien entendu d'innévitables compressions budgétaires. Le constructeur obtint néanmoins des crédits limités, mais avec difficulté et au « compte-gouttes », qui ne lui permirent pas d'achever rapidement la construction de son modèle VE.8 et qui avaient ramené par ailleurs la commande initiale de quatre à deux exemplaires.

Selon la nomenclature américaine, l'appareil, transporté en 1920 au terrain de Mac Cook Field, reçut alors l'indicatif d'expérimentation P.134. Les dispositions prises à ce moment par les services officiels affectèrent encore la carrière du nouvel intercepteur car des ordres furent lancés, selon lesquels un des prototypes serait essayé en vol, tandis que l'autre ne servirait

qu'aux essais statiques de résistance. En 1920 donc, le VE.8 effectua son premier vol et, aussitôt, les déceptions commencèrent. Le pilote d'essais se plaignit amèrement que l'avion était trop lourd, « paresseux » aux commandes et aussi mou qu'un biplace De Havilland DH.4. De plus, les personnels au sol firent savoir qu'ils n'avaient jamais vu un appareil aussi difficile, ni aussi délicat à entretenir. Ces jugements défavorables, associés à la politique aéronautique du moment du style « économies à outrance », ne permirent pas au constructeur de tenter d'améliorer son modèle et sonèrent, en fait, le glas du VE.8, à la carrière aussi brève que décourageante.

Si nous avons présenté cet appareil peu brillant, c'est surtout parce qu'il marqua néanmoins son époque par sa formule et qu'il constitua la première tentative de Lewis and Vought dans le domaine de l'intercepteur terrestre spécifique. L'histoire aéronautique n'est pas faite que de succès et cet essai infructueux en matière de copie d'un appareil étranger, pourtant prestigieux, semble avoir orienté le constructeur de Long Island vers d'autres formules qui lui assurèrent ultérieurement une grande notoriété. ● B.M.

Cette vue du Lewis and Vought VE.8 montre assez clairement la frappante ressemblance de l'intercepteur américain avec les prestigieux modèles Spad VII et XIII. Il n'héritait pas, hélas, leurs excellentes qualités.

