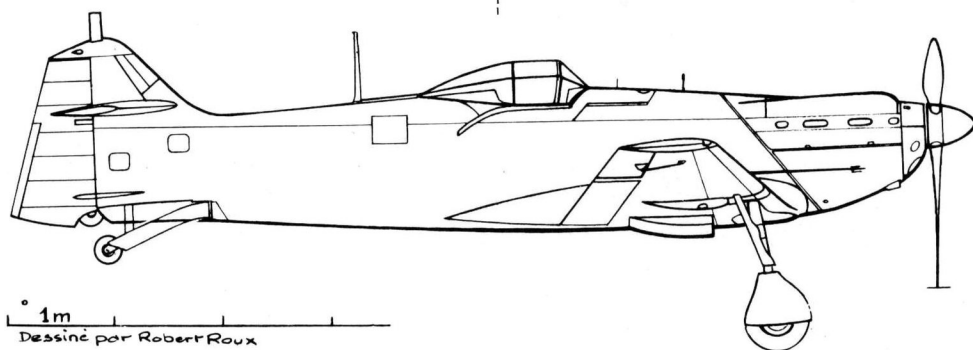
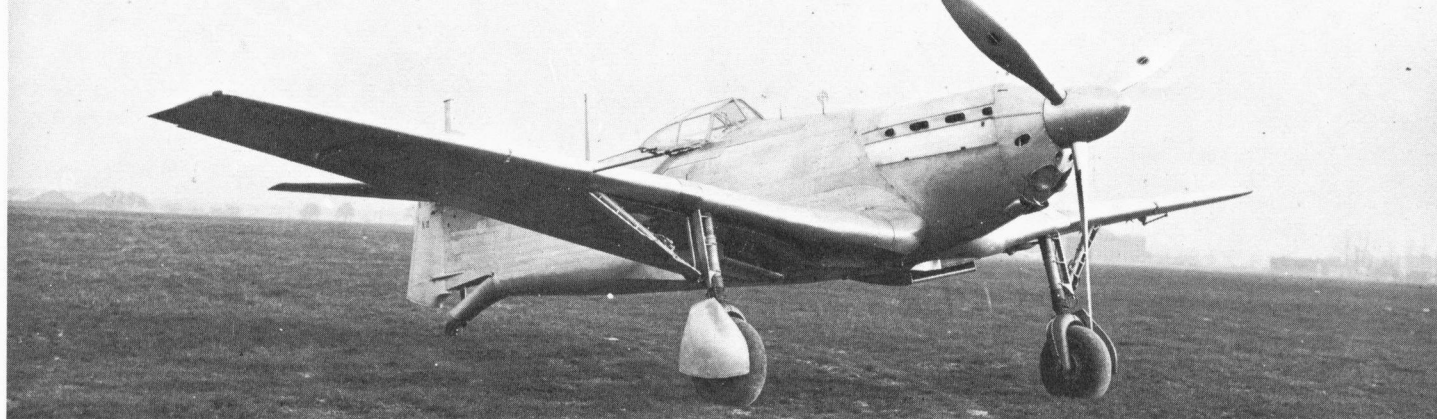


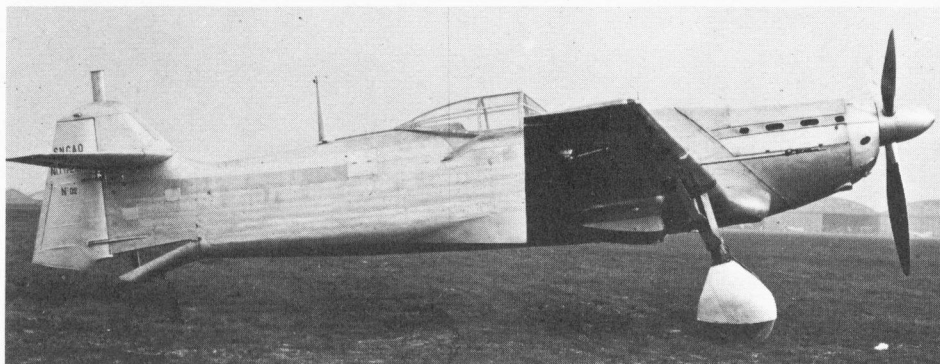
LOIRE-NIEUPOINT
LN-161



1m
Dessiné par Robert Roux



LOIRE-NIEUPOINT 161



C'ÉTAIT en 1934, la Société Loire-Nieuport qui venait d'être incorporée à la S.N.C.A. de l'Ouest avait étudié, pour répondre à un programme d'avions de chasse, deux prototypes de formule différente. L'un fut le Loire 250 équipé d'un moteur Hispano Suiza en étoile, l'autre le Loire-Nieuport 161 équipé d'un moteur 12 cylindres Hispano Suiza 12Ycrs donnant 800 ch à 4.000 mètres. Cet avion avait été primitivement conçu chez Nieuport sous la désignation N.160. Le prototype avait fait son premier vol piloté par Sadi-Lecointe et était alors équipé d'un Hispano Suiza 12X. Le Nieuport 161 subit ses essais militaires au C.E.M.A. de Villacoublay où il fut notamment évalué par Pierre Nadot qui sera plus tard, après la guerre, chef des essais en vol de Sud-Aviation avant de laisser la place à André Turcat.

Les essais du LN.161 furent en tous points concluants et l'avion avait été virtuellement choisi par l'Etat-Major français pour être construit en série, quatre prototypes étaient déjà commandés, et il restait à faire au N° 01 quelques essais opérationnels. C'est au cours de l'un d'eux, le 22 septembre 1936, que l'avion, qui était alors au centre militaire de Cazaux,

s'écrasa au cours d'une passe de tir, tuant son pilote, le capitaine Coffinet.

Le prototype 02 à son tour fut accidenté à Villacoublay au cours d'un atterrissage. Le 03 poursuivit ses essais jusqu'en 1939, hélas le Morane Saulnier 405, entre temps, avait été commandé par l'Etat Major, déçu par les nombreux ennuis du S.N.C.A.O.-Nieuport 161. Le quatrième prototype ne fut finalement ja-

mais terminé, il aurait dû recevoir un moteur de 1.500 ch à 24 cylindres qui était alors à l'étude, mais qui lui aussi ne vit jamais la consécration. Les événements s'accéléraient et le Morane-Saulnier MS.406 fut lancé en série à la place du LN.161.

Le LN.161 était un très bel appareil pour l'époque, son dessin le rapprochait beaucoup plus de celui des avions de la deuxième génération type D.520-550 par exemple. Rappelons que sa structure était entièrement métallique avec revêtement travaillant. La verrière du poste de pilotage avait un surprenant mouvement vers le bas lorsqu'on l'ouvrait vers l'arrière, sa structure permettait déjà une vision totale sur 360°. Deux radiateurs étaient placés sous la voilure derrière les deux jambes du train rétracté, leur sortie étant ménagée sur l'extrados. La roulette de queue était également escamotable donant à l'avion une très belle apparence de finesse de lignes lorsqu'il était en vol. L'armement était composé d'un tube canon de 20 mm dans l'axe du moteur et de deux mitrailleuses légères dans les ailes. Un renforcement de la structure de voilure devait permettre sur une version améliorée d'installer deux canons d'ailes de 20 mm.

Robert J. ROUX

CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES

Avec un moteur Hispano-Suiza 12 Ycrs 860 ch à 2.400 tr/mn (avec réducteur 1.600 tr/mn). Hélice tripale métallique à pas variable Hamilton Ø 3,10 m.

Envergure	11 m	Contenance réservoirs :	
Longueur	9,56 m	essence	360 lit.
Hauteur	2,95 m	huile	36 lit.
Surface portante	15 m²	Vitesse max. à 4.000 m	480 km/h
Voie du train	3,70 m	Vitesse à 6.000 m	470 km/h
Poids à vide	1.748 kg	Vitesse à 10.000 m	398 km/h
Charge utile	530 kg	Vitesse d'atterrissage	110 km/h
Poids total	2.278 kg	Temps de montée à 4.000 m	4' 58"
Charge au m²	151 kg	Temps de montée à 6.000 m	7' 49"
Charge au ch	2,640 kg	Plafond théorique	11.250 m

Sur le Nieuport 160 (ci-dessous), l'aile n'avait presque pas de dièdre. L'hélice bipale en bois était entraînée par un H.S. 12 XCrS de 690 ch. La canopée n'avait qu'un seul arceau et présentait des faiblesses en vol. Le fuselage, enfin, était plus court que sur le LN.161.



**les
belles
bêtes du
temps passé**