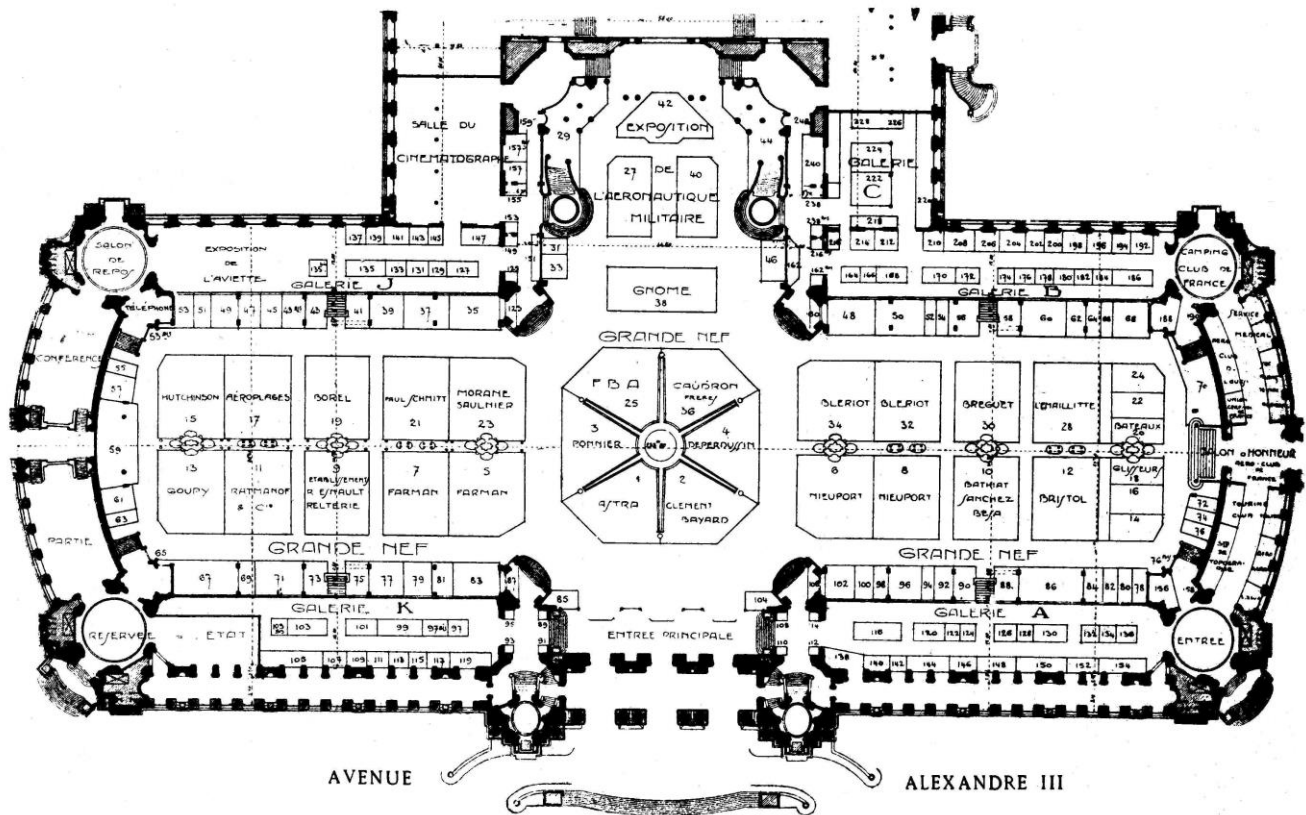




Construit pour l'Exposition Universelle de Paris 1900 par Deglane, Bouvet et Thomas, le Grand Palais devait être démolé en 1906 et ses armatures métallique, verrières et colonnes de pierre vendues. Finalement, on lui a trouvé un usage : il a abrité le Salon de l'aéronautique de 1908 à 1949.

(Aménagement des stands au salon de décembre 1913, L'Aérophile).

Quand l'Aéronautique tenait Salon au Grand Palais des Champs-Élysées à Paris

par Gérard Hartmann

L'Association des Industriels de la Locomotion Aérienne

Les progrès constants observés en matière de science aéronautique entre 1898 et 1908, pluie de records des ballons libres, des dirigeables et bientôt des avions, machines nouvelles, entrepreneurs, inauguration de sites de départ, tentatives de traversées maritimes, annonce des premiers meetings aériens, grandes courses de machines volantes (pour l'instant des ballons), sont le résultat des efforts d'une grande association sportive, comptant en son sein les passionnés et mécènes les plus engagés, l'Aéro-Club de France.



En 1903, l'Aéro-Club devient officiellement l'Aéro-Club de France et prend pour emblème cet insigne. (AéCF).

Cofondateur du Touring-Club de France, de l'Automobile-Club de France, de plusieurs chambres syndicales de constructeurs, le grand industriel Albert de Dion, est nommé à 43 ans président de la nouvelle association à sa fondation le 20 octobre 1898 et il le restera jusqu'en 1905. Ce nouveau club dont le but est de « développer, sous toutes ses formes et dans toutes leurs applications les diverses activités aériennes » résulte de la fusion de plusieurs petits clubs d'aérostation et de ballons libres de sport : l'Union Aérophile de France, l'Aérostic-Club, laissant de côté l'Aéronautique-Club de France, considéré comme rétrograde.

Le 20 octobre 1898, ils sont cinquante-deux les cosignataires à la création du club. Ce sont par ordre alphabétique : Emmanuel Aimé, qui sera nommé secrétaire général, Ernest Archde-

con, qui présidera la commission des plus lourds que l'air, l'ingénieur américain établi à Paris Hart O. Berg qui sera bientôt l'agent des frères Wright, Abel Ballif, président du *Touring-Club de France*, le fameux journaliste politique Gaston Bérardi, le très distingué fils du baron Yvelin de Béville, son homonyme Henri de Béville, l'ingénieur associé de Maurice Farman A. M. Blum, Messieurs René Boureau (écrivain farouche défenseur de la Troisième République), Joseph Brossier, le docteur Cadier, le photographe-aérostier Emile Chesnay, Messieurs Paul Eschwege (ingénieur), Falconnet (industriel), l'aérostier Jacques Faure nommé trésorier, Messieurs Fougerat, Gastine, Fonet, Gournay, Herard, Houry, Jeagge, le comte de Laborde, tous sportifs accomplis.



L'exposition au Crystal Palace à Londres en 1868 montre pour la première fois des machines volantes. (Science Museum).

S'y joignent le constructeur de ballons Henri Lachambre, le comte Henri de la Valette, aristocrate aisé et secrétaire technique de l'Automobile-Club, le docteur Joseph Letenneur, Emile Maillard, Hiram Percy Maxim fils de Sir Hiram Maxim inventeur de la mitrailleuse et anecdotiquement l'homme le plus riche du monde avec Rockefeller, les journalistes Paul Mercier, Paul Meyan le rédacteur en chef de la *France Automobile*, Philippe Monnier, Paul Morin, Pierre Moussette, le baron de Moyard, le pilote automobile et constructeur de canots de vitesse

Quand l'aéronautique tenait Salon au Grand Palais des Champs-Élysées à Paris

André Noël, Emmanuel de la Penha, Paul Petit, le scientifique et aérostatier Méri Picard, Joseph Plassard, Bertrand Raffin, Gustave Rives, l'industriel Georges Salmon, Henri Sarazin, l'ingénieur et "roi de la brique" Gaston Sencier, l'aéronaute Charles Sibillot, Fernand Thévin, le député républicain Eugène Touroude, l'astronome Joseph Vallot, le banquier Amédée Vernes, André Vignat, Ernest Vincens, Gaston Vinet et le baron banquier Zuylen de Haar.



Robert Esnault-Pelterie (1881-1957), premier à réaliser une aéroplane, son moteur et à le piloter, photographié en décembre 1907. (L'Aérophile).

La haute qualité de ses membres, leur expérience de l'air, leur solide bagage technique et sportif va permettre la création de nombreuses épreuves, toujours très suivies, dotées de prix importants.



Le Grand Palais des Champs Élysées à Paris, vers 1906. (Carte postale ancienne).

En janvier 1908, l'Aéro-Club de France patronne la fondation d'un nouvel organisme : les chefs d'entreprise français s'assemblent au sein de l'Association des Industriels de l'Aéronautique

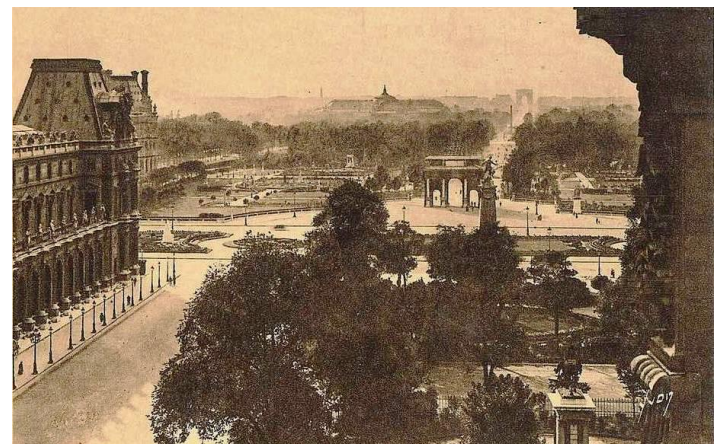
(AILA). Son président, Robert Esnault-Pelterie et André Granet, neveu de Gustave Eiffel et architecte des bâtiments civils et palais nationaux, veulent montrer au public les extraordinaires fabrications françaises. Ils ont l'idée d'organiser un premier Salon de la Locomotion Aérienne dans un bout du Grand Palais à Paris en décembre 1908, pendant le Salon de l'automobile.



André Granet (1881-1974) en 1959. Il a présidé les Salons de 1908 à 1959. (Aviation Magazine).



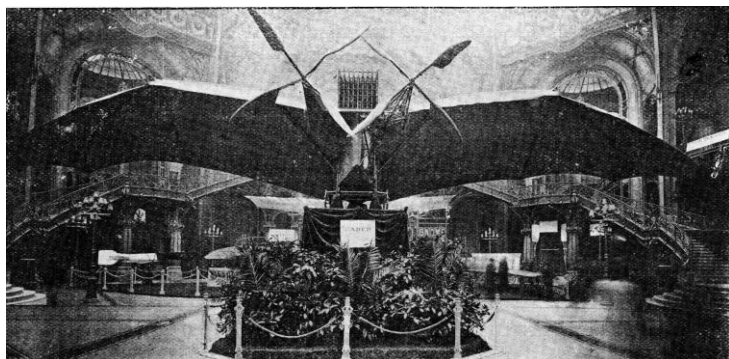
Paris, avenue des Champs-Élysées, vers 1907. (Carte postale ancienne).



La place de la Concorde à Paris, vers 1900. A gauche se trouve l'immeuble du ministère de la Marine, à droite l'Automobile-Club de France qui héberge l'Aéro-Club de France. (Carte postale ancienne).

Le Salon de 1908

Devant être démoli à la fin de l'exposition universelle de Paris 1900, ce palais de verre de 77 000 m² héberge nombre d'expositions à caractère technique et le public y vient nombreux depuis 1901 : Concours hippique, Salon des arts ménagers, Salon des artistes français, Salon de l'automobile, Salon des orientalistes, Salon des peintres graveurs et lithographes, Salon de la Société nationale des Beaux-Arts, Salon de l'Union des femmes peintres et sculpteurs, et depuis 1903 le Salon d'automne.



Salon de la Locomotion Aérienne, Grand Palais, décembre 1908. On y voit la machine d'Ader. (AéCF).



Affiche du Salon de la Locomotion Aérienne, décembre 1908. (Aéro-Club de France).

La couverture médiatique du Salon de l'automobile est énorme. Il est par ailleurs difficile de lire la presse quotidienne française sans y trouver un article sur un exploit aérien. Les journalistes fouillent le passé et révèlent les exploits

des premiers aéronautes, de 1783 à 1788, connus auparavant des seuls membres des sociétés savantes¹.



Le Salon de décembre 1908. Le dirigeable Astra Ville-de-Paris est visible au fond. (MAE).

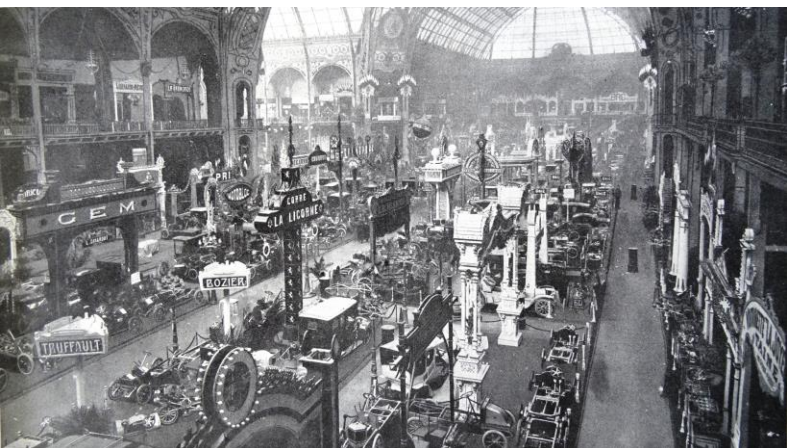


Le 13 décembre 1908, le président de la république visite le 11^e salon de l'auto. (Dimanche Illustré).

1. Les travaux aérostatiques de Pilatre de Rozier (1754-1785), 1^{er} navigateur aérien et 1^{ère} victime de l'air ont été décrits dans le *Journal de Normandie*, le *Journal de Paris*, le *Journal de physique*, le *Journal politique de Bruxelles*, le *Journal politique de l'Europe*, le *Journal de Provence*, les papiers du *Mercure de France*, en 1786 par Jean-Pierre Blanchard (premier aéronaute à traverser la Manche), en 1783 et 1786 par les scientifiques Faujas de Saint Fond et Tournon de la Chapelle. Toutefois, la très populaire *Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert ignore les mots « aérostat », « aéronaute », « aviation », « aéronef », « aéroplane ».

Quand l'aéronautique tenait Salon au Grand Palais des Champs-Élysées à Paris

Constitué le 16 février 1909, le comité d'organisation AILA du premier Salon comprend le président Esnault-Pelterie, les vice-présidents Albert Clément (fils de l'industriel Adolphe Clément-Bayard), le constructeur de ballons Maurice Mallet, Michel Clémenceau (fils de Georges Clémenceau), André Granet, secrétaire général de l'AILA est commissaire général du Salon.



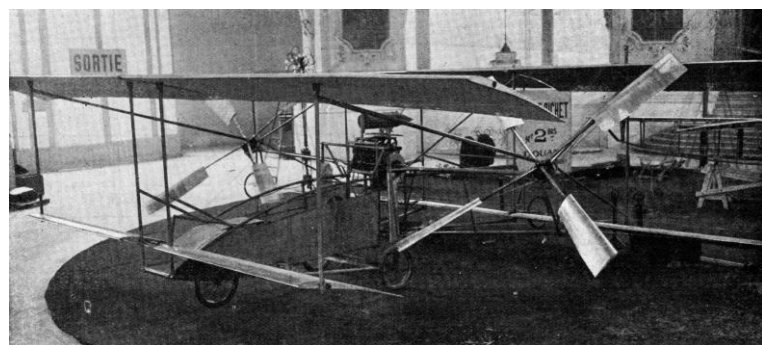
Les voûtes du Grand Palais contiennent une centaine d'automobiles, la France est alors le premier pays producteur mondial. (Dimanche Illustré).



Le Salon de décembre 1908 est encore totalement dominé par l'industrie des ballons dont la France occupe la première place dans le monde. (Carte postale ancienne).

Que peut-on voir dans ce premier Salon de décembre 1908 en matière de machine volante ? En face de la grande porte d'entrée trône l'Avion de Clément Ader, une provocation de ces Messieurs de l'Aéro-Club de France qui ont constaté au Mans en août le succès des frères Wright, on peut admirer le Voisin de Farman vainqueur du kilomètre il y a onze mois, les dernières productions des marques Antoinette (moteurs V8 et V16 et monoplan), Astra (dirigeables, biplan Wright), Blériot (phares d'automobile et trois aéroplanes, les Blériot VIII, IX et X), Breguet (hélicoptère), Caudron (biplan), Clément-Bayard (automobiles, dirigeables), Deperdussin (équipements), Esnault-Pelterie (moteur et aéroplane monoplan en

tubes d'acier), Farman (biplan Voisin), Nieuport (allumage Duplex), Sommer (motos et planeurs), Tellier (canots de vitesse), Voisin (biplan), et Zodiac (dirigeables), et pour la première fois au monde, le public peut toucher des moteurs d'aéroplanes Antoinette, Anzani, Clément (moteur Clerget premier suralimenté au monde), Darracq, Gnome (premier rotatif au monde fonctionnant correctement), Panhard-Levassor, Renault, Robert Esnault-Pelterie (REP).



Le Breguet-Richet n° 2bis est exposé au Salon de 1908. (Dimanche Illustré).

Titre	Tirage en 1910
Le XIXe Siècle	1 500
La Justice	3 500
La République française	4 000
Le Siècle	5 000
L'Univers	12 000
L'Action	19 000
L'Action française	19 000
Le Rappel	22 500
L'Autorité	24 000
Le Soleil	24 000
Le Journal des Débats	26 000
Comédia	28 000
Le Radical	29 000
La Démocratie	30 000
La Petite-Presse	30 000
La Lanterne	33 000
Le Temps	36 000
Le Figaro	37 000
Paris-Journal	40 000
La Patrie	40 000
La Presse	50 000
La Liberté	63 000
La Petite-République	67 000
L'Intransigeant	70 000
L'Humanité	72 000
L'Eclair	103 000
L'Echo de Paris	120 000
La Croix	140 000
Le Matin	670 000
Le Journal	810 000
Le Petit-Journal	835 000
Le Petit-Parisien	1 400 000

Tirages des principaux quotidiens parisiens. (Source : La Documentation française).



Le Blériot au salon de 1909 côtoie le monoplan Antoinette. (AéCF).

Peu prisés car encore exempts de records et de performances, les petits moteurs d'aviation ne font pas le poids face aux gros moteurs de dirigeables, pourtant ce sont des merveilles de technique : premier moteur rotatif (Gnome), premier moteur suralimenté (Clément-Clerget), premier moteur Renault d'aviation refroidi par air pulsé et 4-cyl Panhard-Levassor, Wright, etc.



Le monoplan Raoul Vendôme, Salon de 1908. (AéCF).

A côté des quinze aéroplanes, un nombre déjà très impressionnant, le public découvre le gyroplane Breguet-Richet à décollage vertical. Sont présentés des plus légers que l'air, une montgolfière, reconstituée par Mallet, des ma-

quettes de dirigeables, la nacelle du ballon de Blanchard qui avait réussi en 1785 la traversée de la Manche.

Le Salon de 1909

Ouvert depuis le 25 septembre 1909, inauguré en grandes pompes par le président de la République Armand Fallières le 3 octobre, un mois après le fameux meeting international de Reims où il était déjà présent, le premier Salon exclusivement dédié à l'aéronautique se veut international (appel à candidatures d'industriels étrangers). Il remporte un franc succès avec plus de 380 exposants sous les immenses voûtes du Grand Palais, dont 115 dans la construction ou la fourniture d'équipements aéronautiques et plus de 100 000 visiteurs du 3 au 17 octobre.



Affiche officielle de la première Exposition internationale de la Locomotion Aérienne. (AéCF).

André Granet a mis en scène dans cette première Exposition aéronautique une quarantaine d'aéronefs dont le Blériot XI qui a réalisé deux mois plus tôt, le 25 juillet 1909, la première traversée de la Manche, exposé au centre de la galerie, après avoir été présenté au-dessus de la porte de journal *Le Matin*, non loin de son concurrent malheureux, le monoplan Levavasseur Antoinette. Le public peut approcher le biplan de Farman à moteur Gnome, auréolé de son fameux record du monde de durée, trois heures, et le Wright du comte de Lambert qui réalise, immédiatement après la clôture de l'Exposition, le

Quand l'aéronautique tenait Salon au Grand Palais des Champs-Élysées à Paris

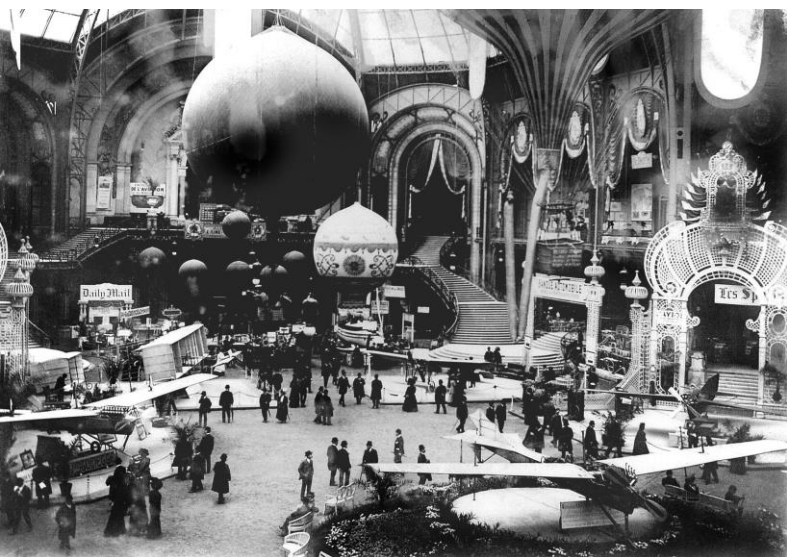
premier survol de Paris et le contournement de la tour Eiffel, le 18 octobre 1909.



L'Exposition internationale de 1909. (L'Illustration).



Le monoplane de Santos-Dumont.



Les ballons occupent le haut du hall d'exposition. (AéCF).

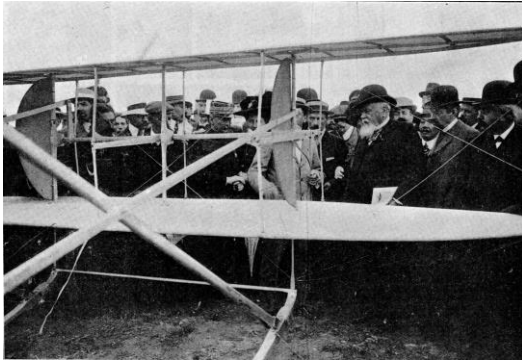
Il faut noter la présence d'une importante brigade de Physiologie et Anatomie du vol venue tout droit de l'Institut de France, ainsi que deux sections de météorologie (parc Montsouris, parc astronomique de Paris) et de photographie aérienne (Mont Valérien).



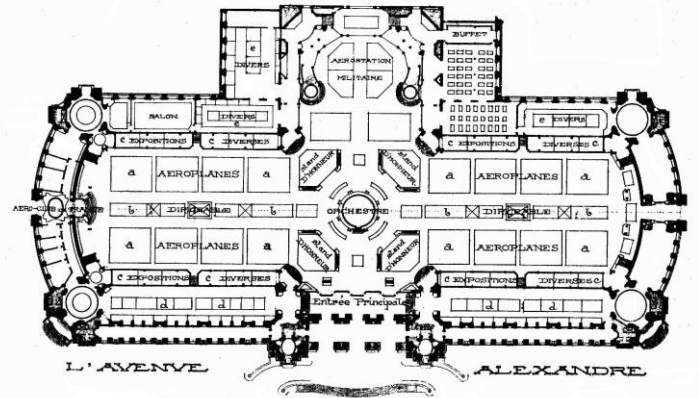
Lucien Chauvière présente différentes hélices d'aéroplanes, au salon de 1909 après avoir exposé l'hélice du dirigeable Clément-Bayard au Salon de 1908.

Lors de ce premier Salon entièrement voué à l'air et à ses machines volantes naît une tradition, celle de la rétrospective et des commémorations des exploits passés, de manière à rappeler aux Français et aux nombreux étrangers venus visiter l'Exposition le premier rôle de l'industrie aéronautique française (sphériques, baudruches, ballons captifs, ballons militaires, dirigeables et maintenant aéroplanes) dans le monde. C'est ainsi que l'Exposition de 1909 peut s'enorgueillir d'exhiber la collection Tissandier : livres, objets au ballon, dessins, lettres, articles parus dans *La Nature*.

Quand l'aéronautique tenait Salon au Grand Palais des Champs-Élysées à Paris



Le président Fallières à Bétheny le 23 août 1909 pendant le meeting international de Reims. (MAE).



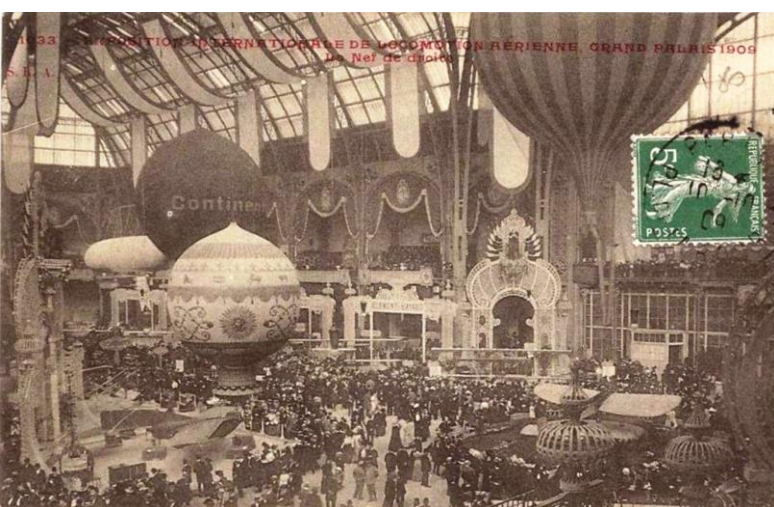
L'Exposition internationale de locomotion aérienne au Grand Palais.

Plan du rez-de-chaussée dressé par M. Granet. — a, stands de 13 m. > 15 m., réservés aux aéroplanes, tout installés, à forfait : 1.500 fr. — b, stands réservés aux moteurs et propulseurs : 50 fr. le m² — c, stands pour moteurs, propulseurs, pièces mécaniques, machines-outils, etc. : 30 fr. le m². — d, expositions diverses : 20 fr. le m². Au premier étage, le balcon : 20 fr. le m²; les autres salles : 10 fr. le m². — L'enseigne est fournie à titre gracieux pour les stands dans la nef.

Plan du salon de 1909, par A. Granet. (L'Aérophile).



Le président Fallières quitte le Grand palais après l'inauguration du Salon le 25 septembre 1909.



Le Salon de 1909. (Carte postale ancienne).



Le Salon de 1910

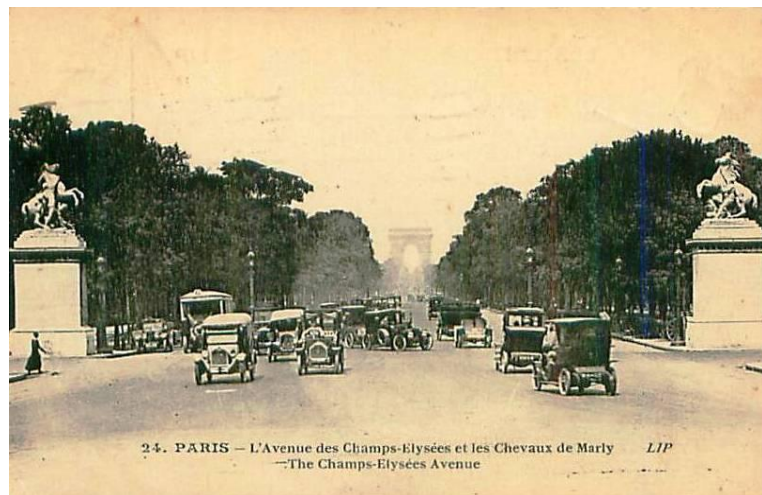
L'année est marquée par les inondations de la Seine à Paris en janvier et février 1910, qui touchent les ateliers d'aviation. Les machines-outils de l'usine Gnome du Petit-Gennevilliers nagent dans 70 cm d'eau, même chose chez Renault, Voisin et Esnault-Pelterie à Billancourt. Laissé à disposition des aviateurs par le préfet de la Seine en 1909, le terrain de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux est devenu un bournier, les belles pistes de Juvisy (Port-Aviation) un lac. Malgré ces sombres moments, la deuxième exposition internationale de locomotion aérienne ouvre ses portes normalement au Grand Palais le 15 octobre 1910, avec le même cérémonial qu'en 1909 (présence du président de la République). L'AILA dissidente de Robert Esnault-Pelterie a rejoint la *Chambre syndicales des industries aéronautiques* et c'est sous son égide que se déroule l'exposition, ceci durera jusqu'en 1935.



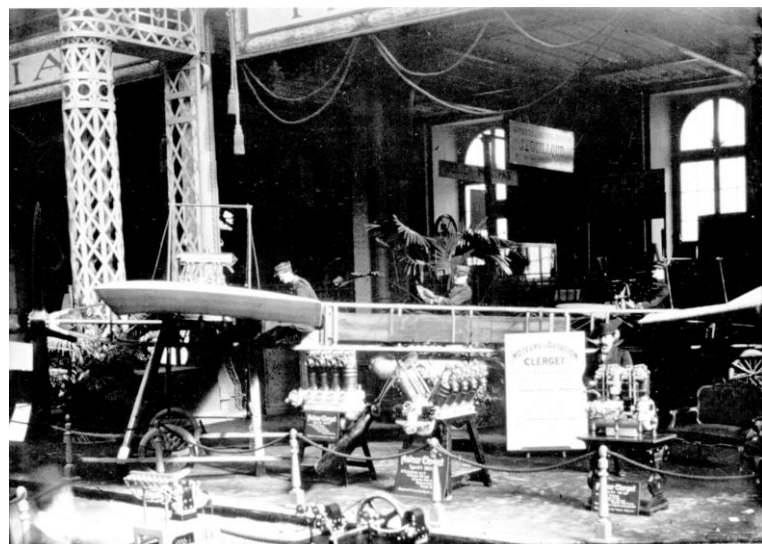
Le Salon de 1910. (Carte postale ancienne).

L'organisation du Salon de 1910 faite par André Granet est la même que celle de 1909, les ballons sont suspendus aux voûtes de l'édifice, les aéroplanes disposés au sol. Les quarante machines présentées sont de marque Antoinette (deux monoplans comme en 1909), Blériot (quatre appareils), Curtiss, Farman (Henry et Maurice sont devenus constructeurs), Santos-

Dumont (Clément-Bayard), Voisin (présente un biplan portant une mitrailleuse), et Astra-Wright.



Paris, avenue des Champs-Élysées, 1910. (Carte postale ancienne).

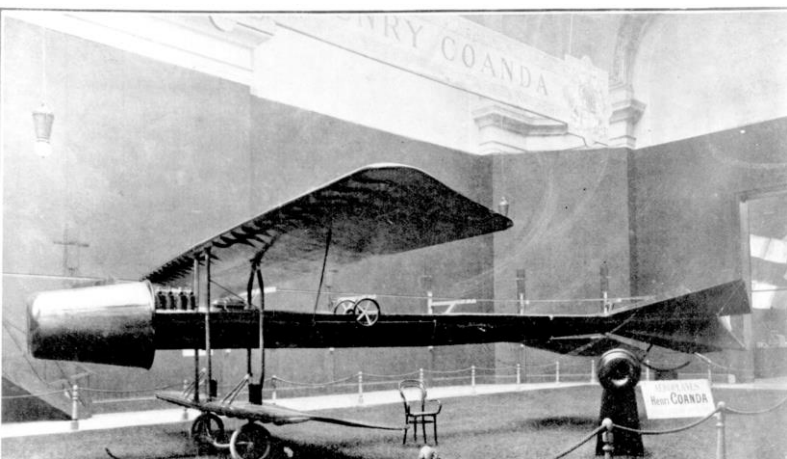


Le monoplane de l'ingénieur Pierre Clerget, construit chez Clément-Bayard à Levallois. (Collection Clerget).



Le monoplane Hanriot, construit chez Clément-Bayard à Levallois. (Collection Clerget).

Quand l'aéronautique tenait Salon au Grand Palais des Champs-Élysées à Paris



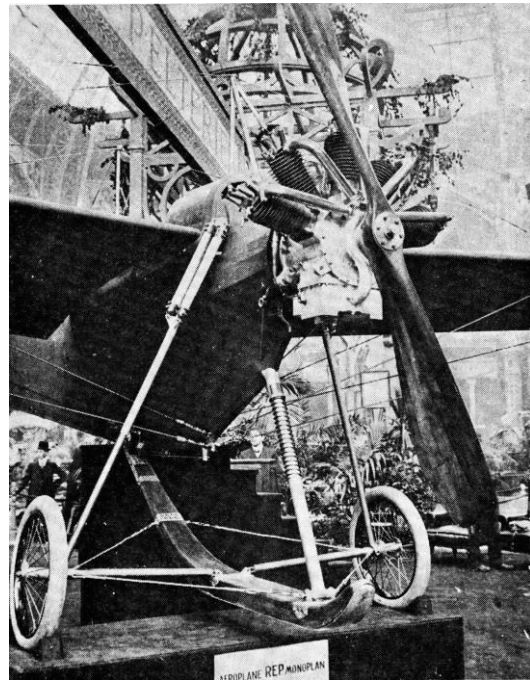
Monoplan Coanda. Clément-Bayard n'a construit que le moteur. Le public peut admirer ici le premier avion à réaction de l'histoire. (Collection Clerget).



Affiche officielle du salon de 1910. (AéCF).

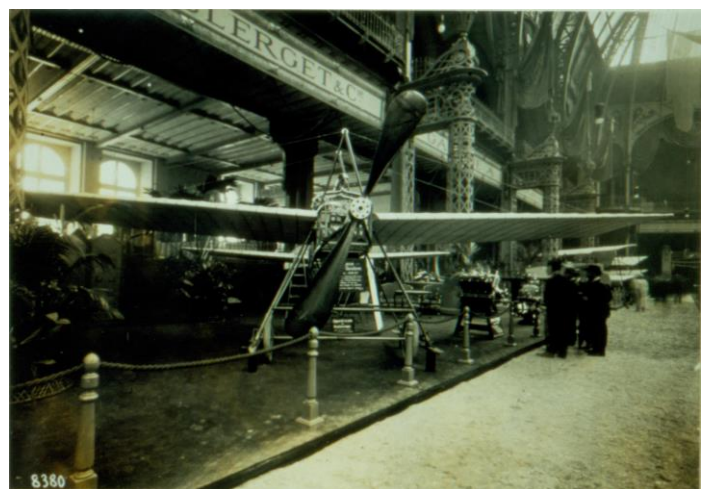


Stand des Chantiers Tellier, salon de 1910. (La France Automobile).



Monoplan REP, salon de 1910. (Dimanche Illustré).

En 1910, les nouveaux venus dans le domaine de l'aéroplane se nomment Astra (biplan Wright), société appartenant à Deutsch de la Meurthe, Louis Breguet (biplan à moteur Gnome), René Hanriot (monoplan à moteur Clément-Clerget), Nieuport (monoplan), Sommer (monoplan et biplan), Chantiers Tellier (monoplan à moteur Panhard-Levassor). Deux nouveautés, mal présentées, n'attirent que peu de remarques, et pourtant ! Le biplan de l'ingénieur Roumain Henri Coanda est propulsé par réaction, un moteur Clément-Clerget actionne une turbine, œuvre de Bugatti. Le second appareil étrange est l'hydro-aéroplane d'Henri Fabre, premier engin capable de décoller depuis l'eau et de s'y poser aussi tranquillement.



Le Salon de l'Aéronautique ou de la Locomotion Aérienne des Champs-Élysées à Paris n'est pas seulement un lieu d'exposition, c'est aussi un

lieu de vente. Si en 1908, il n'y eut que quelques ventes d'aéroplanes (Clément-Bayard) et de moteurs d'aviation (Renault), en 1909 il y en eut plusieurs dizaines et plusieurs centaines en 1910. Les clients sont maintenant pour un tiers étrangers ; comme dans l'industrie automobile, l'industrie aéronautique naissante exporte.



Affiche officielle de Salon de Paris 1911.

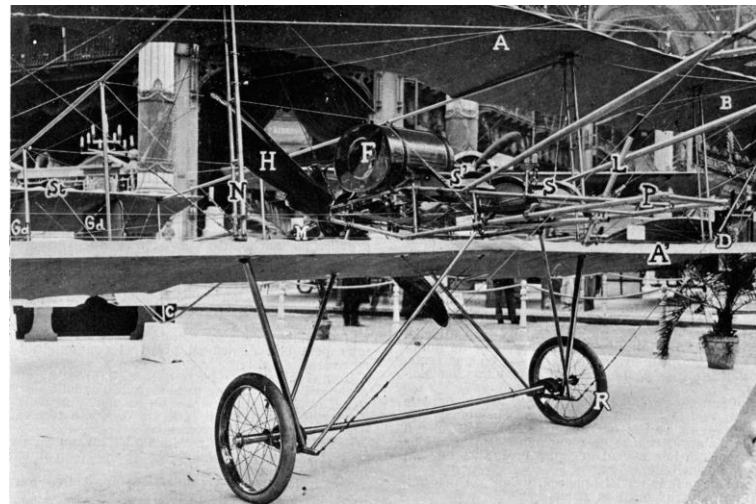
Le Salon de 1911

Les mois de janvier et février 1911 sont de nouveau placés sous le signe des crues de la Seine à Paris, comme l'an passé. Au plan sportif, l'année a été glorieuse pour les ailes françaises. Le Salon s'ouvre le 16 décembre 1911 en présence des élus parisiens, président de la République en tête, et présente quarante aéroplanes (dans l'armée on dit maintenant des « avions »), plusieurs machines britanniques et allemandes, près de soixante-dix moteurs, les aéronats ont pratiquement disparu.

Une douzaine d'avions possèdent une structure métallique, il n'a y a plus de bois. Sur le « Tubavion » des ingénieurs Primard et Ponche, tout métallique, l'entoilage lui-même est remplacé par un revêtement de tôle mince d'aluminium, ce qui constitue sans doute l'innovation la plus importante de l'année.

Les nombreux journalistes présents et correspondants de presse étrangers remarquent le Morane-Saulnier blindé, avec une coque en tôle

d'acier épaisse, le nouveau biplan Coanda, premier sesquiplan au monde, la « Berline » Blériot financée par Henry Deutsch de la Meurthe (il est comme la famille Rothschild, toujours là derrière les grands projets, mais on ne le voit jamais) destinée au transport public entre la France et l'Angleterre (avec dix ans d'avance), et la « Torpille » aérienne de Victor Tatin et Louis Paulhan à moteur in-board, à l'aile dite « autostable ».

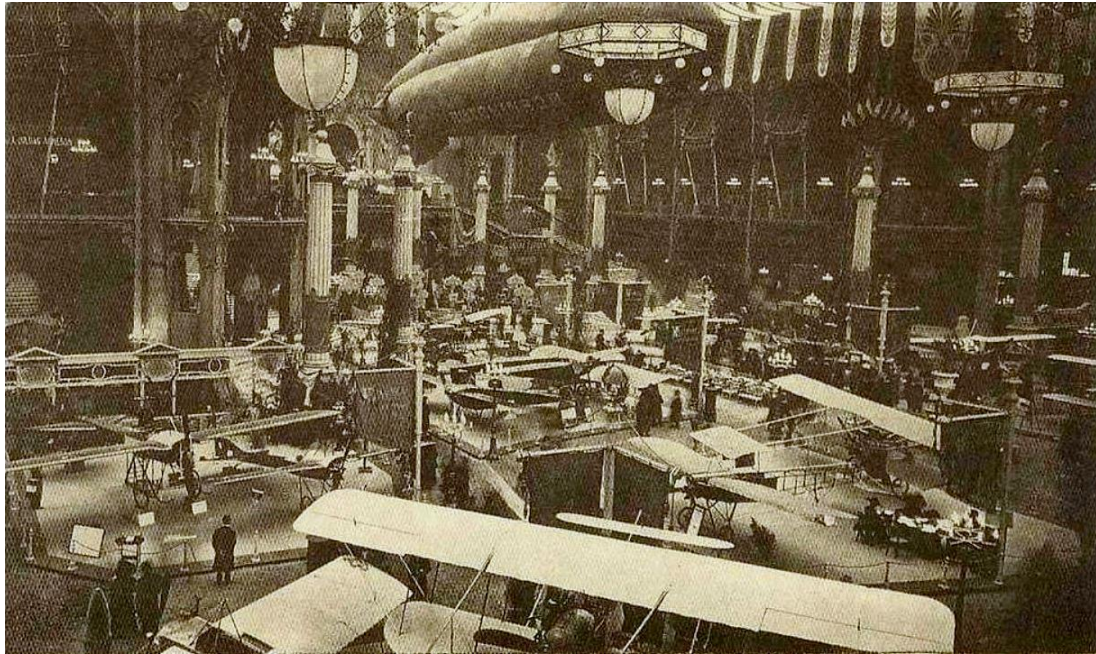


Le Morane-Saulnier construit entièrement en tubes d'acier. (L'Aérophile).



Le Salon est propice aux civilités, ici la « baronne » de la Roche (3) salue les vainqueurs de la Coupe Gordon-Bennett, les frères Dubonnet (1 et 2). (La Vie au Grand air).

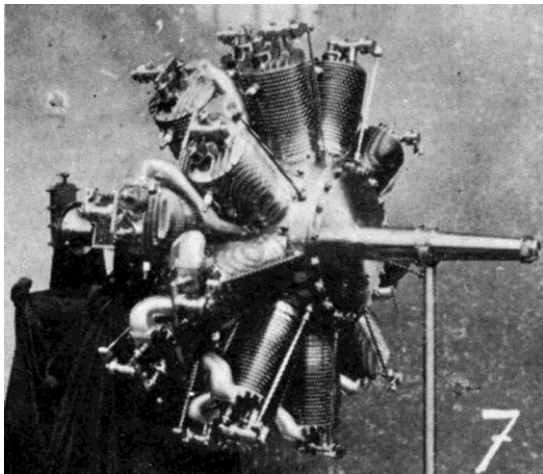
Les moteurs ont gagné en puissance, ils dépassent maintenant les 100 ch, et en longévité, ils fonctionnent plusieurs heures sans serrer. Les spécialistes soulignent l'amélioration constante du rapport poids/puissance proche de l'unité, il était de 4 en 1907 et de 2 en 1909 (le 14-cyl Gnome en double étoile, né en 1910, avait un rapport de 1). Quel progrès ! Et à quelle vitesse ! Les hélices métalliques (les frères Voisin étaient les derniers utilisateurs) ont disparu, les hélices de bois « monobloc » aussi (trop chères), l'hélice sans nœud en planchettes contre-collées type Chauvière « intégrale » s'impose.



Salon de Paris 1911. (Carte postale ancienne).

Le Salon de 1912

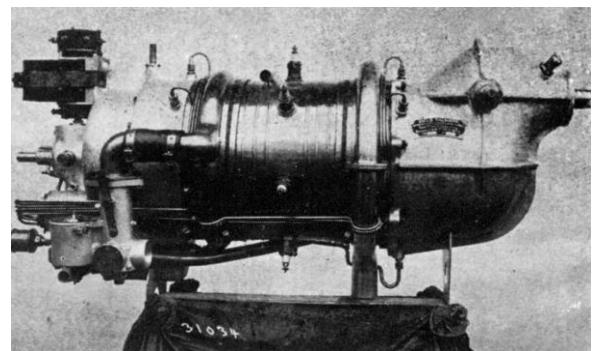
Les Champs-Élysées bruissent des nuitées parisiennes de music-hall : Dranem, Mayol, Max Dearly, Yvonne Printemps, Fréhel, Jeanne Mar-
nac, Polaire et Yvette Guilbert (première chan-
teuse ayant réalisé des enregistrements de sa
voix, en 1904 et 1912) en sont les vedettes. Deux
jeunes artistes connaissent une année triom-
phante, Maurice Chevalier et Mistinguett.



Moteur 14-cyl rotatif Le Rhône de 160 ch, nouveauté du Salon de 1912. (L'Aérophile).

S'ouvrant le 26 octobre, le salon de 1912 est différent des précédents, par son ambiance. Les départements de la Défense nationale, des ministères de la Guerre et de la Marine sont très pré-

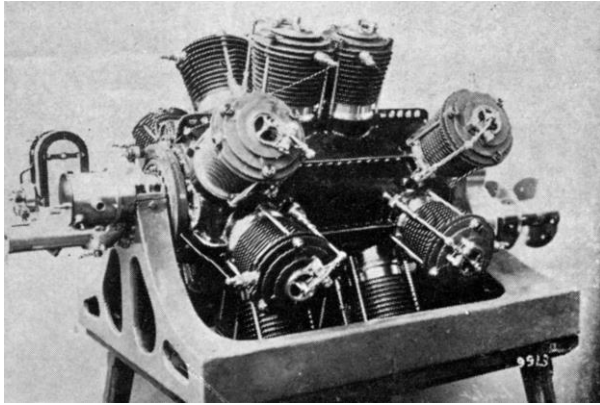
sents, et sont présentés au public des avions militaires d'arme, ce qui leur avait été caché auparavant. Un Blériot arbore une mitrailleuse, des lance-bombes sont visibles sur d'autres appareils. Michelin fait sa publicité avec son concours « Aéro-Cible ».



Avec un très faible maître-couple, le moteur en barillet à cylindres parallèles n'est pas parvenu à s'imposer. (L'Aérophile).

Quarante-six appareils sont présentés, trente-sept aéroplanes et neuf hydro-aéroplanes. Seul constructeur étranger, Bristol exhibe deux machines. On compte 30 monoplans pour 16 biplans seulement. Les ventes de la France ont dépassé mille machines, il existe maintenant un véritable marché mondial de l'aéroplane. Au salon de Paris, les machines sont présentées très finies, soigneusement réalisées. L'entoilage et les collages sont magnifiquement réalisés et les constructeurs donnent des informations sur un paramètre nouveau, le « coefficient de sécurité ».

Quand l'aéronautique tenait Salon au Grand Palais des Champs-Élysées à Paris



Une curiosité technique sans lendemain, le moteur doublement rotatif (bloc moteur et vilebrequin) Burlat de 120 ch, Salon de 1912. (L'Aérophile).



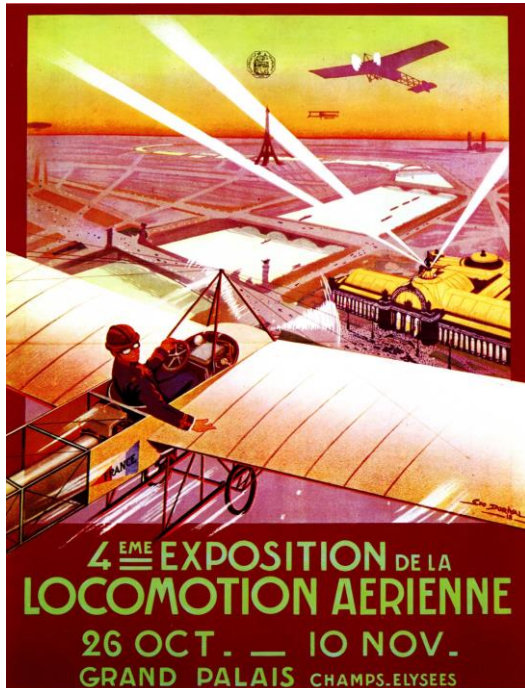
Stand Clément-Bayard, salon de 1913. (AéCF).



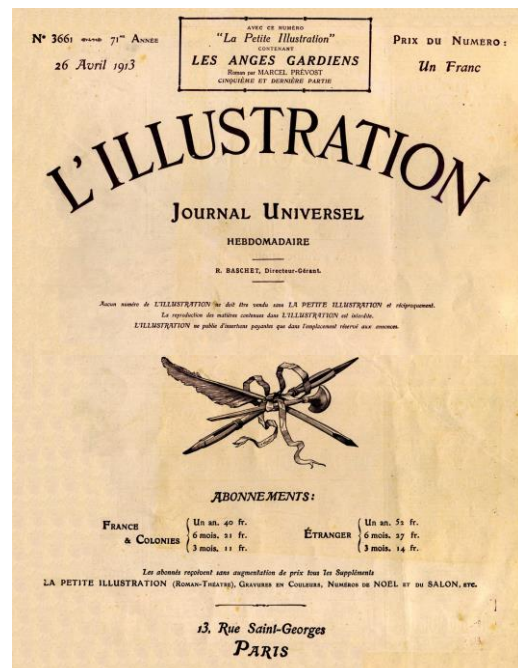
Par suite d'une grève des bateliers, les avions faillirent manquer le Salon. (Carte postale ancienne).

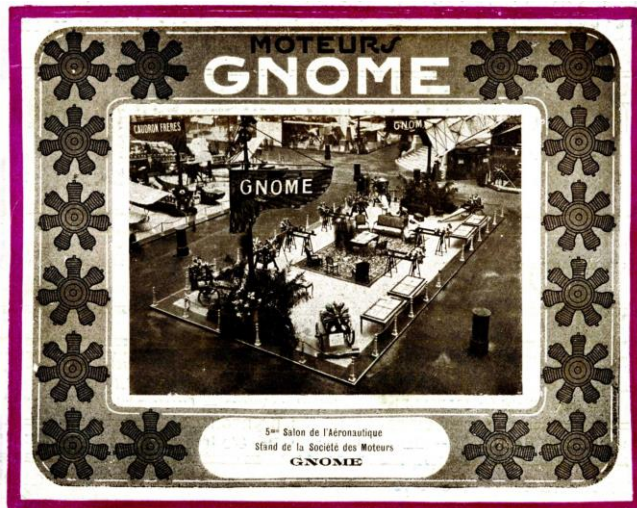


Le Grand Palais des Champs-Élysées à Paris, 1912. (Carte postale ancienne).



Affiche officielle du Salon de 1912, signée Dorival.





L'Aérophile fait sa une avec le 5^e Salon de l'Aéronautique et présente le stand de la Société des Moteurs Gnome. (AéCF).

Le Salon de 1913

Organisé comme les trois années précédentes par la Chambre syndicale des industries aéronautiques avec le soutien de l'Aéro-Club de France, le Salon de 1913, cinquième du nom, cette fois placé sous la coupe officielle des ministères de la Guerre et de la Marine, tout autant que de la Fédération Aéronautique Internationale et du Muséum d'Histoire naturelle pour la partie scientifique, est inauguré le 5 décembre 1913 par Raymond Poincaré nouvellement élu.



Stand Bristol du Salon de 1913. (Dimanche Illustré).

Au septennat du truculent et à l'accent chantant Armand Fallières (il est né à Mézin dans le Lot-et-Garonne), période faste pour l'économie française, succède un austère Meusien. Finies les retraites aux flambeaux hebdomadaires, les bals et les spectacles débridés, l'annonce du service

militaire de trois ans calme les esprits. Le Belle Époque est-elle finie ?



Le stand Morane-Saulnier résonne encore du triomphe de Roland Garros sur la Méditerranée, le 23 septembre. (CSIAé).

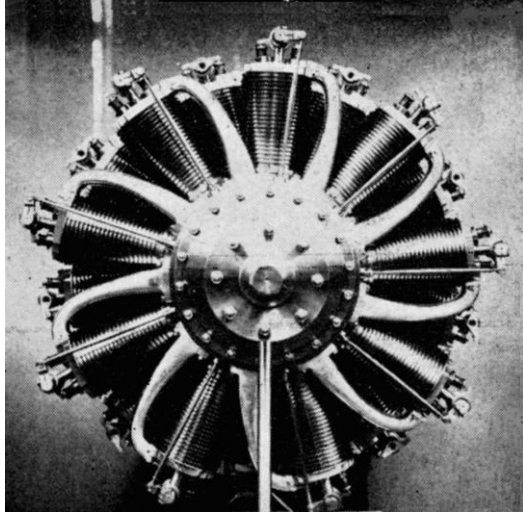
Le public, venu en nombre au Grand palais des Champs-Élysées, peut admirer 34 appareils, dont 26 avions et 8 hydro-aéronefs et près d'une centaine de moteurs différents. Les seules marques d'avions étrangères sont britanniques, avec Bristol (dessiné par l'ingénieur Coanda) et Nieuport-Dunne (biplan à aile en forte flèche sans queue) des engins à moteur français. L'Allemagne et l'Autriche-Hongrie n'envoient plus que des observateurs militaires, sortes d'espions.



Le stand Nieuport, en bas, Bathiat-Sanchez-Besa plus loin et Blériot à gauche. (MAE).

Les moteurs font l'admiration des observateurs. Anzani présente une gamme de sept moteurs en étoile fixes de 30 à 200 chevaux, Clerget (qui a pris ses distances vis-à-vis de Clément-Bayard) une gamme de cinq moteurs de 50 à 250

ch, *Gnome* (ingénieur : Laurent Seguin) huit modèles de 60 à 200 ch, tous rotatifs, *Laviator* une gamme de rotatifs deux temps et en V de 50 à 120 ch, *Le Rhône* (ingénieur Louis Verdet) des rotatifs de 60 à 160 ch, *Renault* des V8 et des V12 de 70 à 150 ch, *Salmson* (ingénieurs Georges Canton et Georges Unné) des moteurs en étoile fixe (et refroidis par eau) de 90 à 240 ch, *De Dion-Bouton* des V8 de 80 à 200 ch.



Moteur rotatif Le Rhône de 160 ch, un 18-cyl en étoile refroidi par air. (L'Aérophile).



Affiche officielle du Salon de 1913, signé GeO Dorival. (AéCF).

Les prix des avions varient de 20 000 francs (monoplan monoplace) à 50 000 francs (triplan quadriplace), les moteurs de 3 000 francs (30-50 ch) à 45 000 francs (plus de 200 ch).

Blériot est le seul à disposer de trois stands : un pour ses avions, un second pour ses aéroglisseurs (appelés « pnydres »), un troisième pour ses chars à voile. Il possède aussi une entreprise de phares d'automobiles.



Clerget et Blin au Salon de 1913. (Coll. Clerget).



Le Nieuport-Dunne à moteur Gnome, aux essais officiels par l'armée, été 1913. (Collection Clerget).

La Chambre Syndicale des Industries de l'Aéronautique

Durant quatre ans, le monde extérieur au nôtre a vu, interloqué, impuissant, abasourdi ou réjoui les pays développés s'entretenir. Certains mettront 65 ans à retrouver leur niveau de population et niveau de vie, tels la France. Mais le monde a changé. En décembre 1918, la Chambre syndicale compte en Italie 6 000 avions en état de voler et 73 800 hommes prêts à les servir, en Allemagne 15 342 appareils et 150 000 hommes rôdés à leur entretien, en Grande-Bretagne 22 171 machines volantes issues de la guerre et 291 000 hommes pour les faire voler, en France 11 836 avions ont survécu au conflit et 12 000 pilotes, avec 153 000 hommes dans l'aviation.



Alfred Leblanc (1869-1921) photographié par l'Aéro-Club de France en 1906. Il sera chargé en 1919 d'écouler les surplus de la guerre. (AéCF).

Le Salon de 1919-1920

Un an seulement après la fin de la guerre, la Chambre syndicale organise au Grand Palais le sixième salon de l'aéronautique, appelé Exposition de la Locomotion Aérienne pour la dernière fois. Le 19 décembre 1919, jour de l'ouverture, Granet a bien fait les choses, les stands portent des enseignes visibles d'un bout à l'autre de la grande galerie. Robert Esnault-Pelterie, ruiné par la guerre, tente de refaire surface et engage des

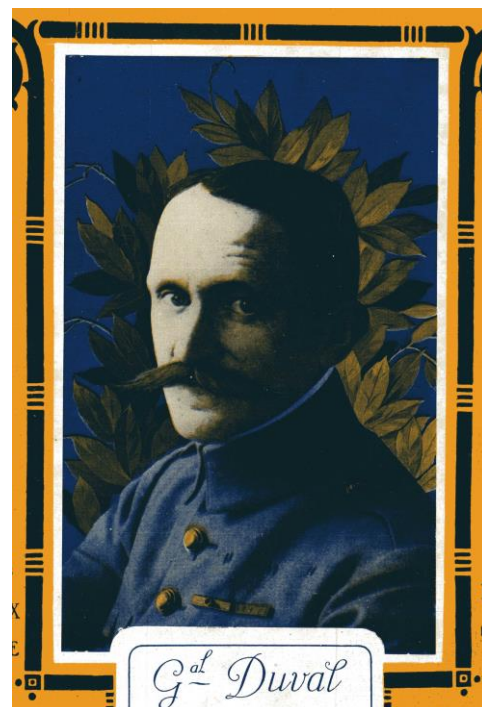
procès pour le manche à balai à tous les constructeurs, il est remplacé à la présidence de la Commission d'organisation par Alfred Leblanc.



Femmes au travail dans un atelier d'entoilage, 1919. (CSIAé).

Sont présentés 45 nouveaux appareils (dont quatre britanniques), 39 biplans, 4 monoplans, 3 sesquiplans, 2 hydravions, 1 hélicoptère pour les usages suivants :

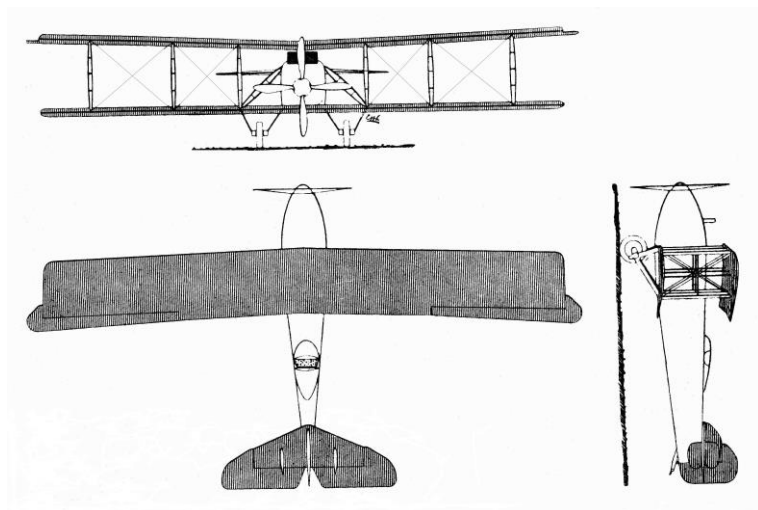
- avions de course : 4
- avions de tourisme : 16
- avions de transport public : 17
- avions de guerre : 8



Le général Duval, responsable de l'aviation militaire française, fait la une du Matin en 1919.

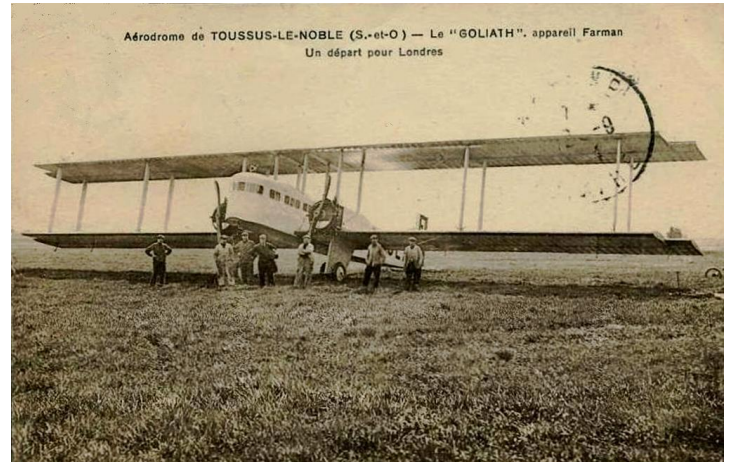


Les gros avions de transport sont tous dérivés de projets de bombardiers de la guerre n'ayant pas abouti par suite de la fin des hostilités, c'est le cas du quadrimoteur (1 200 chevaux !) Blériot 76 « Mammouth » pour 28 passagers, du trimoteur (780 ch) Caudron C-23 pour 18 passagers, du bimoteur (deux Salmson 18-cyl de 520 ch) Farman « Goliath » pour 14 passagers, du bimoteur (900 ch) Handley-Page pour 25 passagers, du Breguet-Bugatti 20 « Leviathan » (1 000 ch) pour 20 passagers.



Plan trois vues du Breguet-Bugatti type XX « Leviathan », 1920. (L'Aérophile).

Evidemment, le public se rue sur les belles mécaniques, des moteurs de 500 à 600 chevaux qui éblouissent les observateurs les plus blasés. Ils sont nombreux, rutilants, plus de soixante, rotatifs, V8, V12. Un moteur à réaction, une idée née en 1912, est présenté, le « Trompe ». On peut voir aussi les premières hélices métalliques à pas variable. Annoncé par la presse mais non présent, le Junkers tout métal est montré ... en photographie.

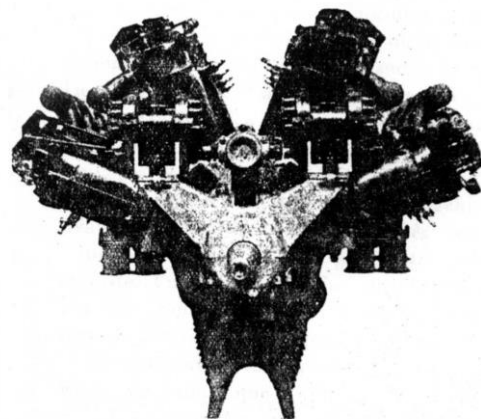


Un Farman « Goliath » est préparé pour un vol Paris – Londres, 1919. (Fonds de l'AéCF).

Le 4 janvier 1920, quand il ferme ses portes, le Salon a reçu 270 000 visiteurs, une vraie réussite populaire, et, bonne surprise, plusieurs acheteurs.



Publicité Blériot parue dans la presse française en 1919. (L'Aérophile).

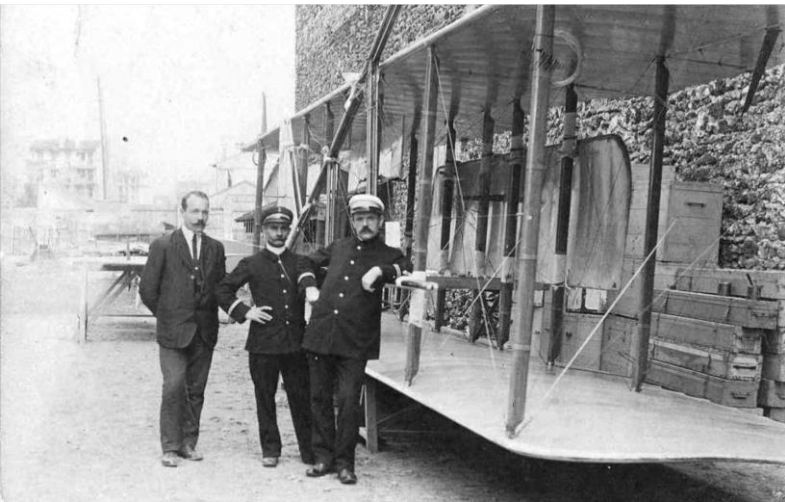


Moteur Panhard-Levassor de 600 ch, 1919. (LFA).

Le Salon de 1921

La VIIe Exposition internationale de locomotion aérienne se tient du 12 au 27 novembre 1921. Pour la première fois, il porte le nom de Salon de l'Aéronautique. Le prix du ticket d'entrée est de 3 francs, sauf les week-ends, dix francs.

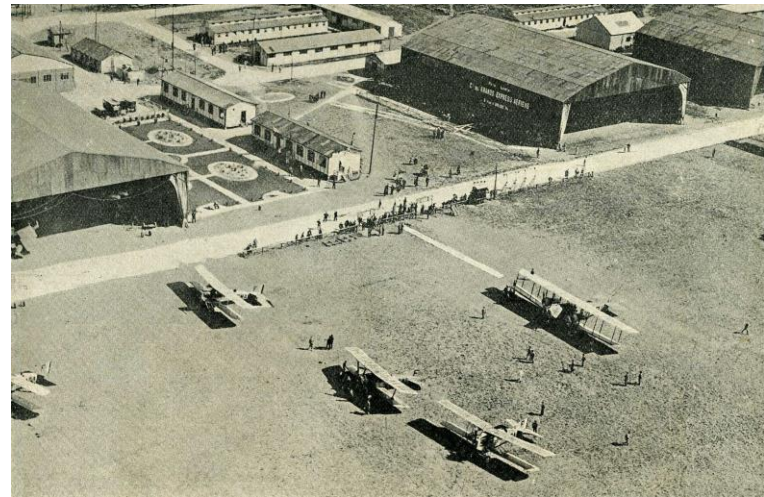
Dans les grandes salles du premier étage du Grand Palais, autour de l'escalier principal, le sous-secrétariat d'Etat à l'Aéronautique (dirigé par l'avocat et conseiller général de la Haute-Loire Laurent-Eynac) a installé ses panneaux. Ils montrent les conditions dans lesquelles se déroulent la fabrication d'un avion militaire, depuis l'élaboration du projet jusqu'à la fabrication en série. Un diorama sonorisé donne des explications sur les bureaux d'études, la structure de l'appareil, etc.



Usines Farman rue de Silly à Billancourt en 1920. (Archives municipales de Boulogne-Billancourt).

En 1919, le Service des Collections de l'Aéronautique, créé par directeur du Service Technique de l'Aéronautique (STAé) Albert Caquot et confié à l'ingénieur Louis Hirschauer et à l'historien aéronaute Charles Dollfus, ne peut aboutir qu'à une petite rétrospective. En 1920, Caquot et le général Auguste Hirschauer (père de Louis Hirschauer) fondent à Chalais-Meudon un conservatoire de l'Aéronautique qui deviendra en 1921 le musée de l'Aéronautique. Son directeur en sera Charles Dollfus. Sans une administration tatillonne (et une France ruinée), il aurait pu être le premier au monde, mais les Américains ont pu fonder le NASM avant.

Ce Salon présente 37 appareils, 32 français, 3 italiens, un anglais et un hollandais. Le marquis de Pescara montre son hélicoptère n° 2, à deux hélices contrarotatives, René Tampier expose son biplan-automobile (il circule comme une automobile une fois ses ailes repliées vers l'arrière).

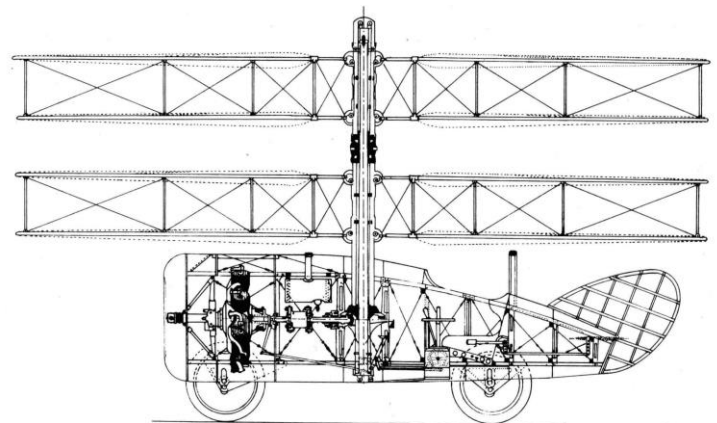


Le port aérien du Bourget en 1921. C'est le terrain pour les transports aériens de la capitale. (L'Aérophile).

Sur les 41 moteurs ornant le rez-de-chaussée, quatre Gnome & Rhône seulement (les créateurs sont en procès avec l'Etat). Bristol expose deux moteurs, le 9-cyl en étoile fixe « Jupiter » de 400 ch et le petit 3-cyl en Y « Lucifer » de 80 ch.



Avion-automobile René Tampier, Billancourt, 1921. (Archives municipales de Boulogne-Billancourt).



Hélicoptère du marquis de Pescara, 1919. (INPI).

Quand l'aéronautique tenait Salon au Grand Palais des Champs-Élysées à Paris

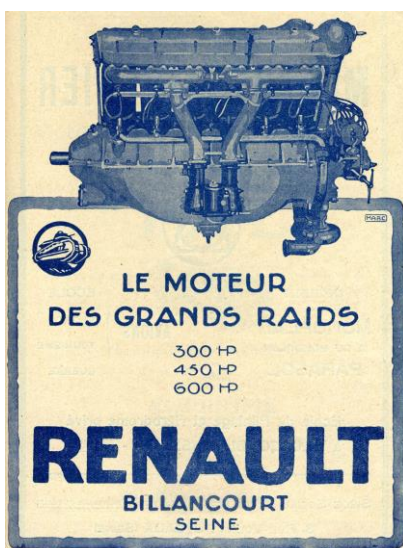
Le Salon de 1922-1923

Gaston Doumergue, le président de la République française, inaugure le VIII^e Salon de l'Aéronautique le 16 décembre 1922. Désormais, le Salon n'a lieu que tous les deux ans, les nouveautés étant plus rares qu'en 1913 et le coût du Salon élevé pour la ville de Paris et la Chambre syndicale.



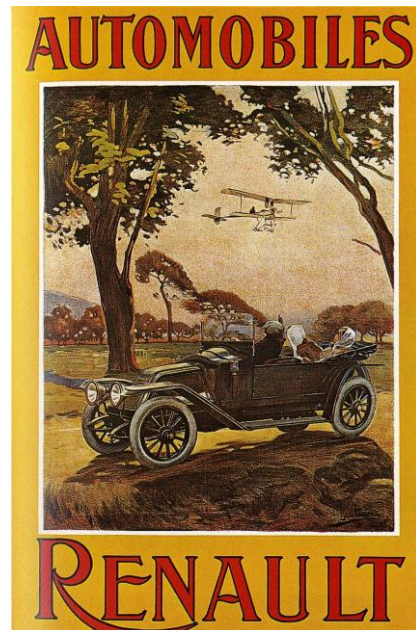
Affiche de la Compagnie des Messageries Aériennes, 1920. (L'Aérophile).

Quarante-deux avions, ou hydravions (le mot vient d'entrer dans les dictionnaires), vingt-huit moteurs constituent le fonds de cette exposition exceptionnelle de belles mécaniques, en particulier le très remarqué 16-cyl en X Napier CUB qui développe 1 000 chevaux (p. 20).

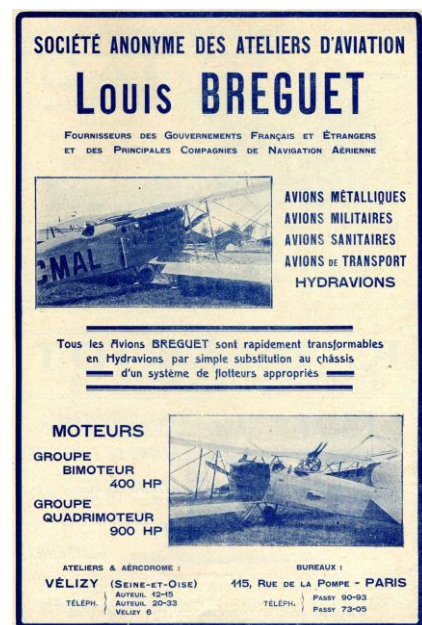


La publicité des moteurs Renault montre encore, dans un coin de l'affiche, le fameux char Renault de la victoire en 1918. (L'Aérophile).

Si les visiteurs se pressent aux portes du Grand Palais, plus de 250 000, la surprise vient des acheteurs, nombreux, des états, des sociétés, et même de particuliers ; les dévaluations nombreuses et successives du franc favorisent les exportations, même si les prix sont négociés en livres sterling et font très mal aux finances de industriels.



La publicité Renault en 1920 rappelle les fabrications aéronautiques. (Musée Renault).



Publicité Breguet, 15 novembre 1921. (L'Aérophile).

Le 6 janvier 1921, André Michelin et plusieurs membres de l'Aéro-Club de France créent le Comité de propagande aéronautique, chargé des présentations et ventes à l'étranger. La présentation officielle mise en avant par le Comité

Quand l'aéronautique tenait Salon au Grand Palais des Champs-Élysées à Paris

d'organisation (la Chambre syndicale, présidée par Louis Breguet) est constituée d'un diorama sonorisé montrant les principales villes d'Europe, du Moyen-Orient, d'Asie et d'Afrique du Nord desservies par les lignes aériennes françaises.

Une petite salle à part présente une curiosité pour les Français : des planeurs !



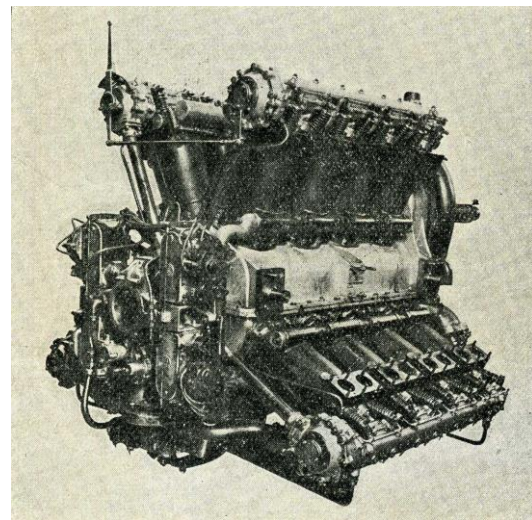
Publicité Lioré et Olivier, 1921. (L'Aérophile).



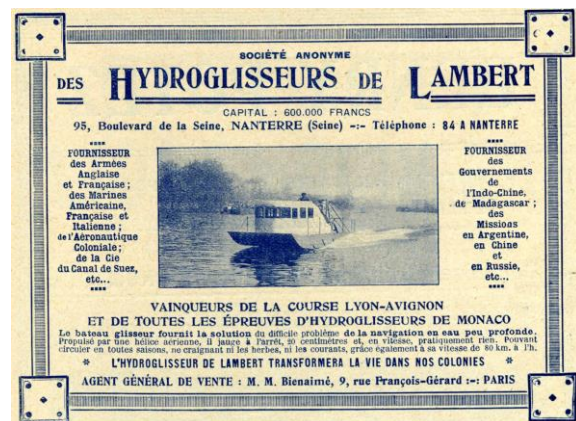
Nieuport-Delage, détenteur de nombreux records du monde de vitesse en 1921 et 1922. Pourtant, le 18 octobre 1921, ces records ont été effacés par le Curtiss R6 de Bill Mitchell : 375 km/h. (AéCF).



Publicité Potez, 1921. (L'Aérophile).



Moteur Napier CUB de 1 000 chevaux, montré au Salon de 1922. (L'Aérophile).



Publicité de Lambert, 1921. (L'Aérophile).