

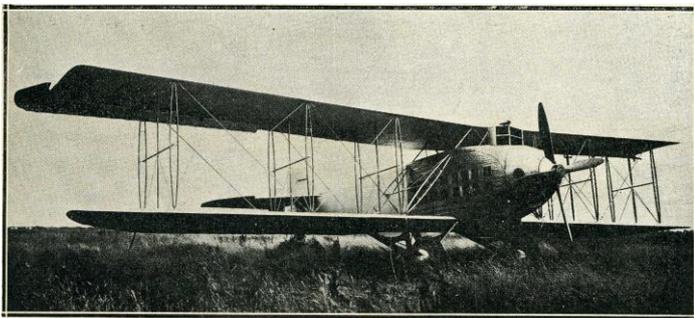
Quand l'aéronautique tenait Salon au Grand Palais des Champs-Élysées à Paris



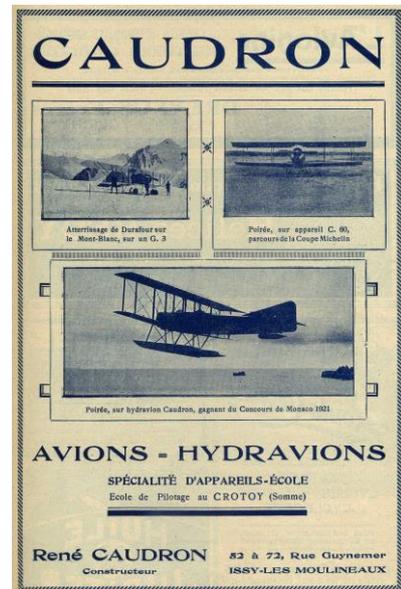
Publicité Nieuport-Astra, 1921. (L'Aérophile).



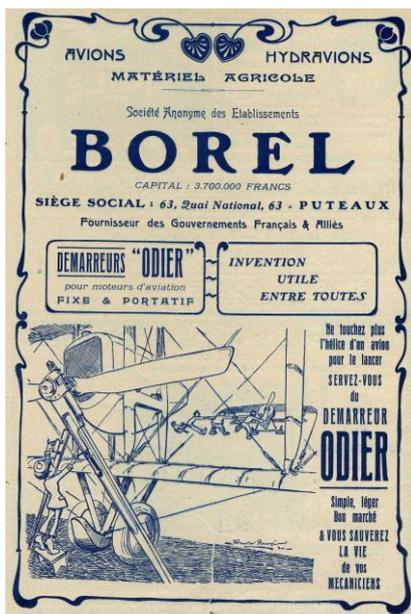
Publicité Blériot-Aéronautique, 1922. (L'Aérophile).



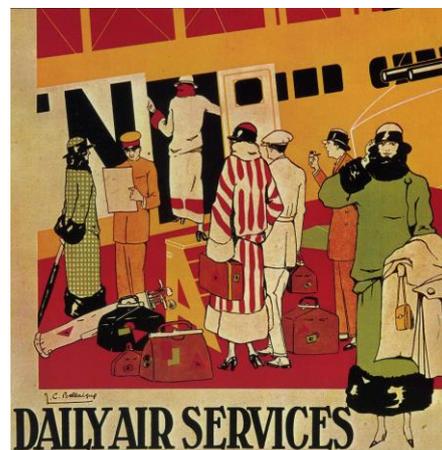
Le héros du Salon de 1921, le Breguet-Bugatti « Léviathan ». (L'Aérophile).



Publicité Avions caudron, 1922. (L'Aérophile).



Publicité Borel et Oder, 1921. 5L'Aérophile).



Publicité Air-Union, 1923. (AéCF).

Le Salon de 1924

Il s'est passé vingt-trois mois depuis la fermeture du Salon précédent, le 2 janvier 1923, quand Gaston Doumergue, le président de la République française, inaugure le 9^e Salon de l'aéronautique, le 5 décembre 1924.

Les constructeurs français exposent 41 appareils, les Pays-Bas quatre (Fokker), les Britanniques un (Handley-Page), l'Italie ne montre qu'une maquette du Macchi de vitesse.



L'hélicoptère d'Emile Berliner, en démonstration en France en décembre 1924. Il avait réussi un premier décollage le 16 juin 1922 aux États-Unis. (AéCF).

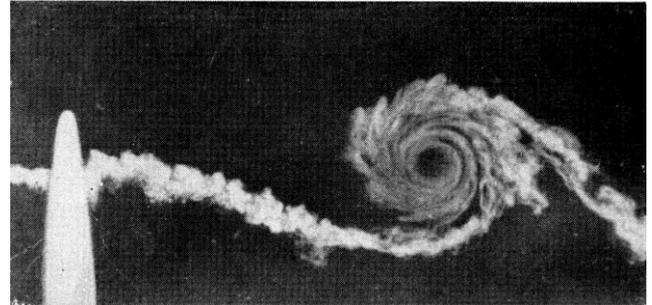


Catalogue officiel de la 9^e exposition aéronautique de Paris, 1924. (AéCF).

On peut voir six avions civils, dont cinq monoplans, douze avions d'école, d'entraînement ou de sport, soit cinq monoplans et sept biplans, six avions militaires de chasse, quatre biplans, un sesquiplan, un monoplan, neuf appareils mili-

itaires de bombardement et de reconnaissance, six biplans, un sesquiplan, deux monoplans, quatre prototypes expérimentaux, tous monoplans, cinq biplans marins et hydravions, quatre appareils étrangers et l'hélicoptère d'Oehmichen qui a parcouru 1 000 km le 4 mai à Arbouans.

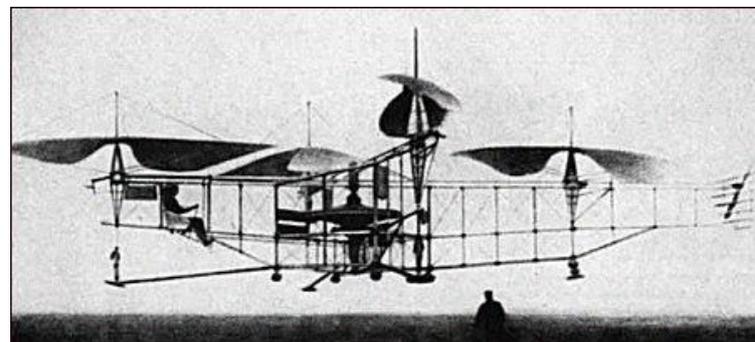
Leurs dimensions de géant empêchent les très grands appareils de transport trimoteurs ou quadrimoteurs de passer les portes du Grand palais, même démontés. En revanche, les laboratoires aérodynamiques et les grandes écoles d'ingénieur sont présents.



Sillage derrière une hélice en soufflerie, 1924. (L'Aérophile).



Démonstration de l'autogire La Cierva, 1924.



Le 28 avril 1932, l'hélicoptère Oehmichen-Peugeot n°2 d'Etienne Oehmichen tient l'air deux heures à Valentigney (moteur Le Rhône de 120 ch).

Le Salon de 1926

« Fidèle à ses méthodes, la Direction générale de l'Aéronautique présente une fois de plus ses vitrines et ses tableaux de propagande et de vulgarisation » notent les journalistes le 3 décembre 1926, jour de l'inauguration du 10^e Salon de l'Aviation (nouvelle appellation). Cette fois, le thème choisi est l'évolution de l'aviation, technique de construction, performances, recherche de la sécurité.



Le Farman « Jabiru » peint par Albert Brenet. (AéCF).

Pour la première fois, aux stands du ministère de la marine, sont présentés la maquette d'un porte-avions, le « Béarn » (mis en service en septembre 1928), des modèles de catapultes et les différents projets des avions embarqués. Le ministère de la Guerre, de son côté, présente les travaux du Centre d'instruction aéronautique de Versailles. Des hydravions et des avions d'armes sont exposés par les soins des deux ministères. L'Etat étend ses ailes sur la construction aéronautique française.



Affiche de soutien aux ailes françaises vue au Salon de Paris en décembre 1926. (AéCF).



Le Nieuport-Delage NiD-42 présenté au Salon de 1926.



Affiche officielle du 10^e Salon de l'Aviation.

Trente constructeurs d'hydravions et d'avions terrestres ont envoyé leur dernière production, vingt-trois français, un britannique, trois tchécoslovaque et un italien, totalisant 53 appareils et 47 moteurs. Du côté des moteurs, on compte quatorze exposants, sept français, deux anglais, trois italiens et deux tchécoslovaque. La mode est aux V12 et aux W12 et W18, refroidis par eau.

Par manque de place, plusieurs constructeurs ont présenté soit des maquettes (modèles réduits), soit des parties d'un avion.

Le Salon de 1928

La circulation dans Paris étant devenue impossible (circulent en France 242 000 véhicules en 1921, près de la moitié à Paris - département de la Seine - et dans la proche banlieue - département de la Seine-et-Oise - et ce chiffre a doublé en 1927 ; les sens interdits et feux rouges se multiplient, en vain, le trafic est intense et les bouchons omniprésents), le Comité d'organisation du salon de l'Aviation (Fernand Lioré y a remplacé Louis Breguet) décide de faire salon au Grand Palais l'été, du 29 juin au 15 juillet 1928.



Henri Mignet aux commandes de son HM-8 « Pou-du-Ciel », l'une des attractions du salon de 1928. (AéCF).

Les productions viennent d'Allemagne (c'est la première fois), d'Angleterre, d'Italie, des Pays-Bas, de Tchécoslovaquie et de Russie (c'est la première fois, résultat de la France 1^{er} pays à reconnaître l'URSS en 1924). L'Italie a envoyé sur les Champs-Élysées deux appareils remarquables, le Savoia S-55 de De Pinedo (tour du monde) et le Macchi détenteur du record du monde de vitesse et vainqueur de la Coupe Schneider. Jacques Schneider s'est éteint en 1928.



Le Breguet 19 de Costes et Le Brix, auteurs du premier tour du monde par avion, en 39 étapes. (Carte postale ancienne).

Au total, 52 appareils sont visibles, un record, onze avions civils, sept de transport public, trois avions postaux, sept avions militaires d'entraînement, dix-sept machines de guerre, dix

machines de reconnaissance et de bombardement.

La même année 1928, trois importantes expositions sont montées aux États-Unis (Los Angeles, Detroit, Chicago), plus une en Allemagne (Berlin), une dernière à Moscou.



Louis Breguet entouré de Costes et Rignot après leur record en ligne droite du 29 octobre 1926. (AéCF).

Date	Équipage	Appareil	Record
14 05 26	F. Lasne	Nieuport-Delage NiD-42 C1 F-AHDQ	1 000 km en circuit fermé avec 500 kg de charge
27 06 26	Frères Arrachart	Potez 28 Renault prototype	4 305 km record de distance en ligne droite
15 07 26	Girier et Dordilly	Breguet 19 Grand Raid n° 1 685	4 715,9 km record de distance en ligne droite
01 09 26	Challe et Weiser	Breguet 19 Grand raid n° 503	5 174 km record de distance en ligne droite
16 09 26	R. Bajac et Lamothe	Lioré et Olivier LeO 20 prototype moteur GR Jupiter	500 km avec deux tonnes de charge
26 09 26	Costes de Vitrolles	Breguet 19 Grand Raid n° 1 685	4 050 km en ligne droite
28 09 26	Frères Arrachart	Breguet 19 de série	3 800 km en ligne droite
29 10 26	Costes et Rignot	Breguet 19 Grand Raid n° 1 685	5 396 km en ligne droite (record)
04 06 27	Costes et Rignot	Breguet 19 Grand raid n° 1 685	3 970 km en ligne droite
08 06 29	de Marmier et Favreau	Potez 34 de série F-AJHU	6 517 km en ligne droite (record français)
20 08 29	Léna Bernstein	Caudron 109 F-AIIZ	2 268 km en ligne droite (1 ^{er} record féminin français)
06 09 29	Ch Fauvel	Mauboussin PM X F-AJGG	700 km sans moteur (record français)
10 09 29	Ch Fauvel	Mauboussin PM X F-AJGG	852,1 km en planeur (record français)
29 09 29	Costes et Bellonte	Breguet 19 TF F-RANS	7 905,14 km en ligne droite (record)
17 12 29	Costes et Codos	Breguet 19 TF F-RANS	8 029,44 km en circuit fermé (record)

Les records français de distance, 1926-1929. (F.A.I.).

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

Le Salon de 1930

Le 28 novembre 1930, le 12^e Salon de l'aéronautique s'ouvre au Grand Palais sur une énorme foule de visiteurs, venus admirer les 72 appareils exposés, parmi lesquels 24 militaires, 16 de transport, 27 de tourisme, 3 de grand raid et deux coloniaux (sanitaires). Sont présents des constructeurs anglais, allemands, italiens, polonais, tchécoslovaques et russes (maquettes). Avec eux, le Salon de Paris devient en rendez-vous international important puisque les affaires sont bonnes, les ventes de 250 à 350 avions par an.

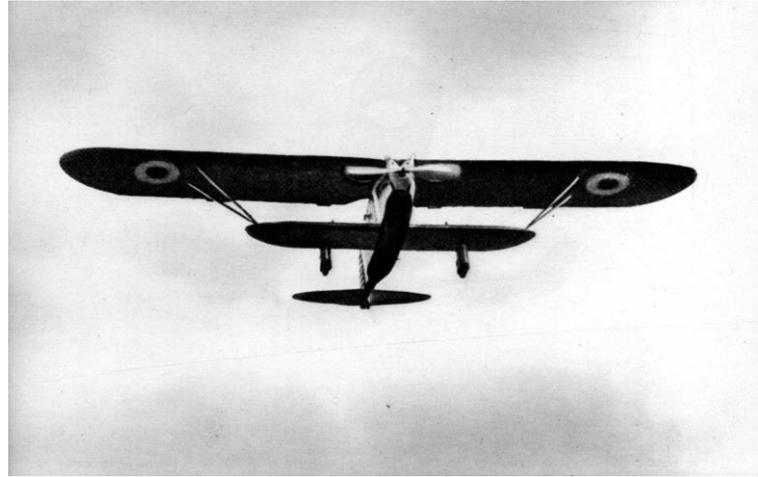


Affiche du salon de Paris 1930. (CSIAé).

La tendance est à la construction tout métal, comme celle du Breguet 27 « tout acier » ou du Blériot 137 m, reproduction à l'identique en duralumin d'un appareil en bois et toile. Les moteurs démarrent au démarreur, les machines sont aérodynamiques, les roues ont des freins, bientôt elles feront partie d'un train rentrant.

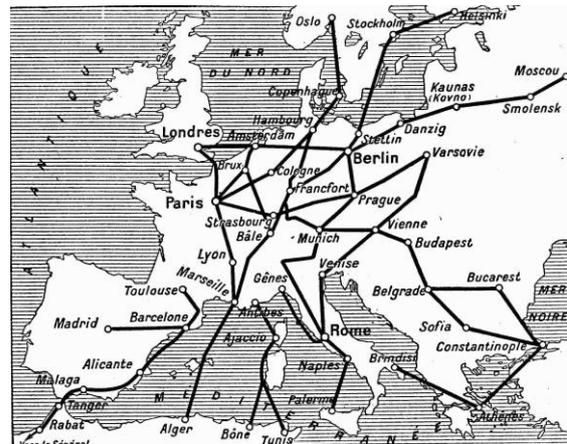


Blériot 127 m en escadrille à Metz en 1930. (AéCF).

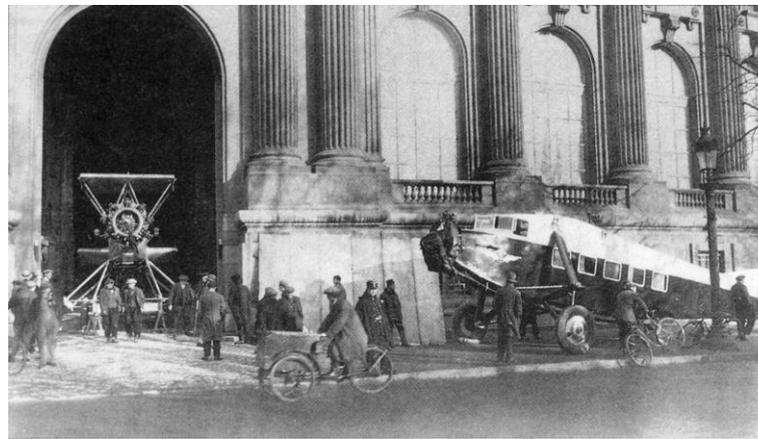


Breguet 27 « tout acier » en vol.

Les vedettes incontestées de ce Salon sont Jean Mermoz, auteur d'un vol historique le 7 juin 1930 avec son équipage Dabry et Gimé à bord de l'hydravion Latécoère 28 (première traversée postale France - Brésil et record du monde de distance) et le 2 septembre 1930 la première traversée de l'Atlantique Nord depuis l'Europe par Dieudonné Costes et Maurice Bellonte sur le Breguet 19 Point d'interrogation.



Le réseau aérien européen, 1930. (Larousse).

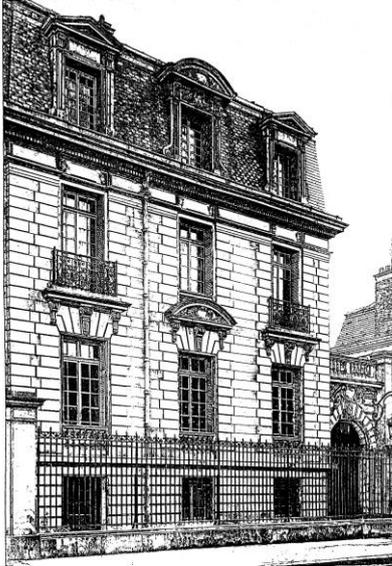


Faire entrer les machines par les portes du Grand palais est toujours aussi compliqué. (LFA).

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

Le Salon de 1932

Paul Doumer devait inaugurer le 18 novembre 1932 le 13^e Salon de l'aviation, mais le 6 mai il a été assassiné par un russe fanatique. Le Salon s'ouvre dans une ambiance morose, due autant à cet acte incompréhensible qu'à la crise économique qui a frappé l'Europe en 1931 : son industrie aéronautique tourne au ralenti.

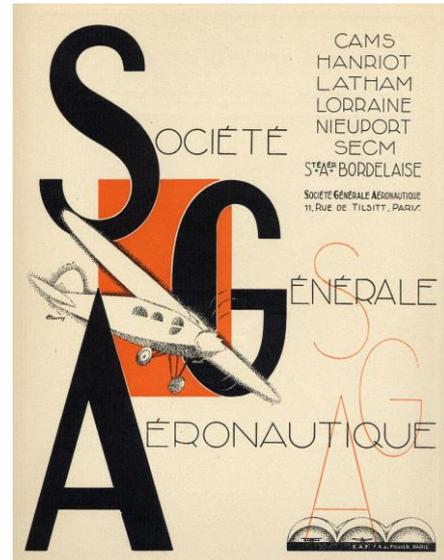


Le nouveau siège de l'Aéro-Club de France, au 6 rue Galilée à Paris (16^e). La Chambre Syndicale siège au 4 à côté et la Documentation aéronautique internationale aussi. (AéCF).

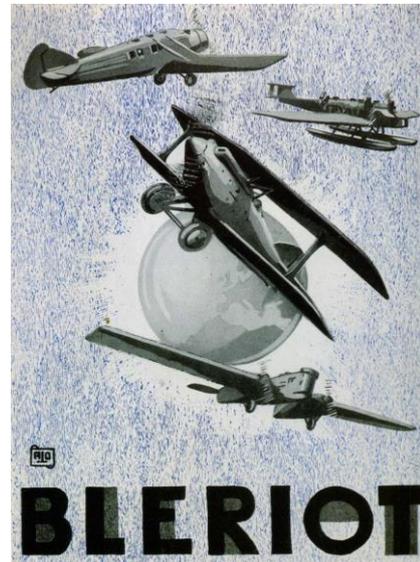
Les pays participants, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Pologne et la France présentent 65 appareils, dont 36 militaires, 21 de tourisme, 8 de transport et 2 de record. Le Japon a fait acte de candidature mais n'est pas présent. Russes, Allemands boudent cette édition. Un chiffre record de 94 moteurs est exposé en 1932.



Fernand Lioré et Henry Olivier présentent au ministre de l'Air Laurent-Eynac leur dernière production. (Collection A. Delmas).



Les premiers regroupements industriels ont eu lieu en 1931. (L'Aérophile).



Belle publicité de Blériot-Aéronautique. Le premier constructeur aéronautique au monde (avril 1909) est alors à l'agonie.

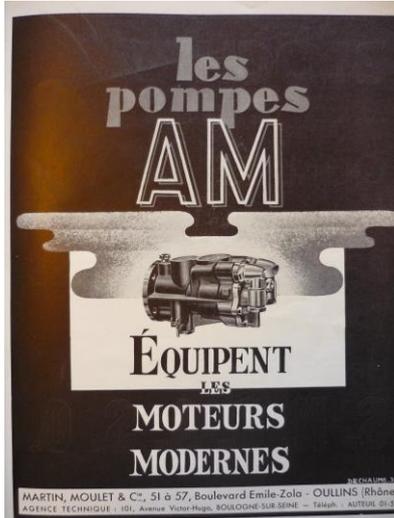


Le premier Couzinet « Arc-en-Ciel » avion de légende, était exposé au Salon.

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

Le Salon de 1934

Après une année marquée par le beau mariage à Hué de l'empereur d'Annam Bao-Daï, mais surtout par de vilains affrontements politiques en France, Allemagne et Italie, le 14^e Salon de l'Aviation ouvre ses portes au Grand palais des Champs-Élysées à Paris le 16 novembre 1934.



Publicité des pompes AM, 1933. (L'Aérophile).

Huit pays étrangers sont représentés, ce qui constitue un record de participations : Allemagne (avec une nouvelle décoration !), Etats-Unis (moteurs seulement), Grande-Bretagne, Italie, Pologne, Tchécoslovaquie, U.R.S.S. (avec des machines) et Japon (maquettes seulement). Sur un total de 67 machines exposées, 56 sont des avions, on voit aussi des planeurs, des hydravions, des hélicoptères et des autogires.



Publicité Air France en Espagne, 1934.



Publicité de la CAMS, 1933. (L'Aérophile).

L'Allemagne cherche à vendre sur le marché mondial ses avions de tourisme Arado, la société B.F.W. ses fins Messerschmitt M-35 et M-38, et on admire le trimoteur de transport en tôle ondulée Junkers Ju-52 avec des moteurs Junkers-Diesel (première mondiale, en 1929).



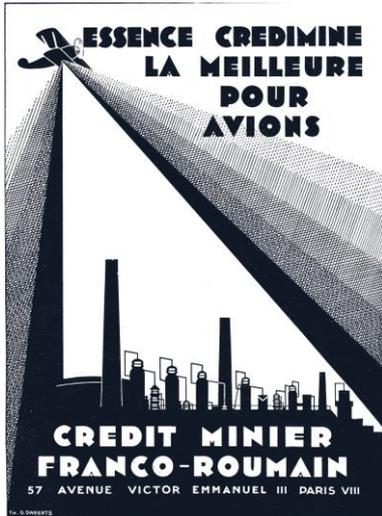
Publicité de la société Lorraine-Dietrich, 1931. (L'Aérophile).

L'Italie présente fièrement l'hydravion de vitesse Macchi-Castoldi, détenteur du record du monde de vitesse, les monoplaces de chasse FIAT Cr-32 et Breda 27 et un très beau monoplan d'entraînement Magne à moteur de 130 ch.

La Pologne n'hésite pas à exhiber deux monoplans de chasse P.Z.L. P.11 et P.24, ce dernier armé de deux canons de 20 mm et de deux mitrailleuses.

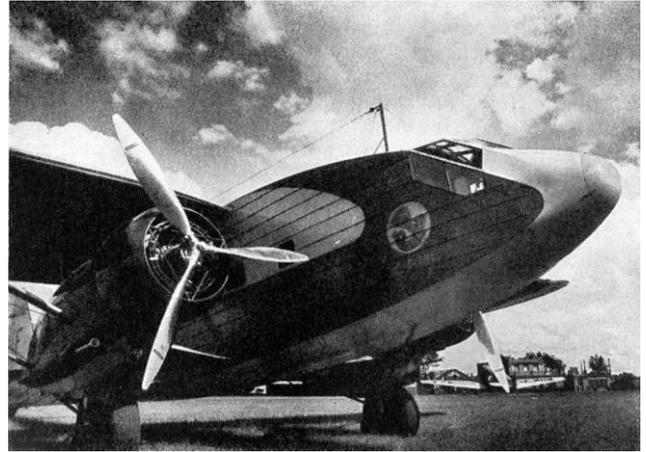
La Grande-Bretagne présente l'avion de chasse Armstrong-Whitworth « Scimitar », le rapide biplan de chasse Hawker « Fury » et la maquette du De Havilland DH-88 qui a récemment remporté la course de vitesse entre Londres et Sydney.

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



Publicité de l'essence d'aviation. Pour la première fois de son histoire, depuis 1930, la France distille sur son sol du pétrole brut. (L'Aérophile).

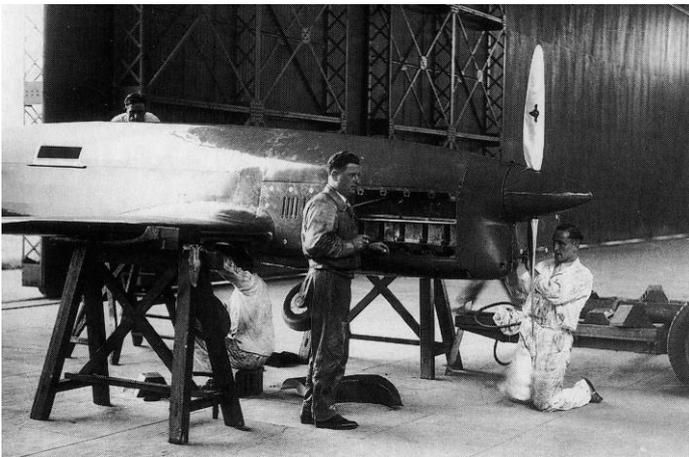
L'U.R.S.S. est venue avec un monoplane de tourisme AIR-9 et le biplan P-5 qui a contribué au sauvetage des naufragés du « Tchelioussine », la maquette de l'avion géant « Maxime-Gorki » et enfin la réplique d'un ballon stratosphérique qui s'est élevé à 19 000 mètres.



Le Potez 62 pour 14 passagers équipera Air France en 1935. (Air France).



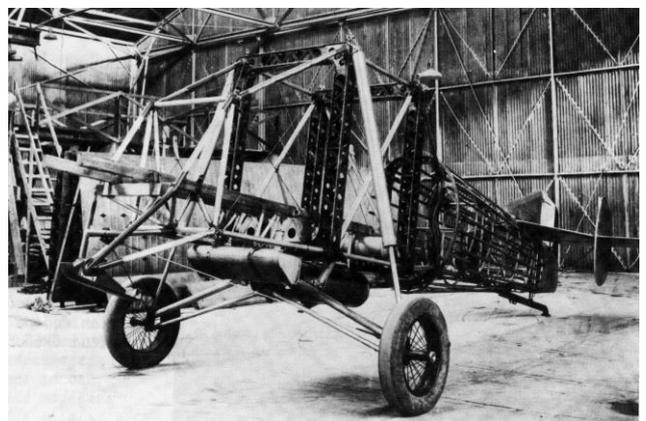
Publicité pour les avions Pierre Levasseur, années 1930. (L'Aérophile).



Le Caudron-Renault de vitesse qui va disputer la Coupe Deutsch en 1935. (Musée Renault).



Publicité Farman, 1931 et 1932. (L'Aérophile).



Le Gyroplane Breguet-Dorand en cours de montage à Vélizy fin 1933. (Catalogue Breguet du salon de 1934).

L'Union Syndicale et les Salons de 1936 à 1953

Entre 1932 et 1936, l'Etat prend progressivement le contrôle des institutions et des structures qui régissent l'aviation en France. En 1932 sont débattus pour la première fois les budgets de l'Armée de l'Air. En 1933, par la fusion de plusieurs compagnies, se forme Air France. L'Etat devient le principal et unique client des industriels français privés... qui sentent souffler sur leur destinée le vent des nationalisations, comme dans certains pays.

En 1934, l'Etat procède arbitrairement à la fusion de plusieurs constructeurs, telle la SGA (1930-1934), fusion suivie d'autres (Blériot avec Farman). En 1936 sont votées les lois des nationalisations. Simultanément sont imaginés les financements des plans de réarmement de la nation. La Chambre syndicale est cassée mais se reforme aussitôt pour soutenir les ventes à l'exportation. Elle est présidée par l'officier de marine et directeur général de Loire-Nieuport Henri de l'Escaille (1880-1954). C'est dans cette ambiance d'étatisation générale que s'organise le 15^e Salon de l'Aviation.



Affiche officielle de Salon de 1936. (USIA).

APRES LE RECORD DU MONDE DE VITESSE
DELMOTTE
sur avion
CAUDRON 460
remporte la Coupe Deutsch de la Meurthe, consacrant ainsi les qualités de
RAPIDITE - SIMPLICITÉ DE MANŒUVRE - SÉCURITÉ
du dispositif de relevage créé par
MESSIER
" LE SPÉCIALISTE DU TRAIN D'ATTERRISSAGE "
58, rue Fénelon, MONTROUGE (Seine)

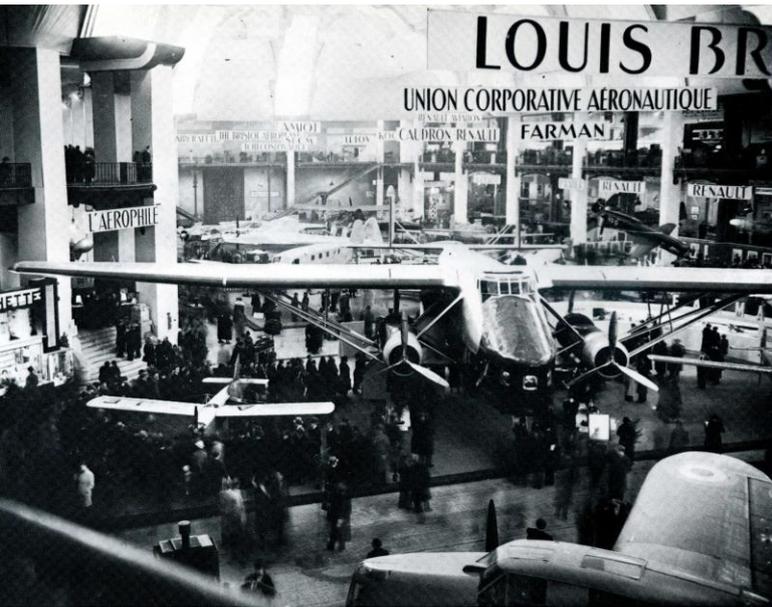
Le Salon de 1936

Ouvert du 13 au 25 septembre 1936, il connaît un succès formidable. Si l'Allemagne et l'Italie ne présentent aucune machine volante (les programmes de réarmement ont commencé dans ces pays en 1933, avec plus de trois années d'avance sur la France), sont présents les Etats-Unis (toujours avec des moteurs et des maquettes), la France, la Grande-Bretagne qui présente un seul appareil, le bimoteur Bristol « Blenheim », le seul à passer démonté entre les portes du Grand Palais, les Pays-Bas présentent le bimoteur Fokker G-1 équipé de deux canons et trois mitrailleuses et l'avion de chasse Koolhoven FK-550 à deux hélices tractives coaxiales, le Japon présente des projets d'avions postaux et des maquettes, la Pologne exhibe deux avions militaires P.Z.L. 23 et 24, la Tchécoslovaquie un avion de reconnaissance Letov S-528, des planeurs et plusieurs appareils de tourisme, l'U.R.S.S. est venue avec l'avion de raid polaire Ant-25, l'Ant-35, un bimoteur de transport pour dix passagers, le monoplace de chasse TsKB-19 à train escamotable, et le planeur « Stakhanovets ».

Affiche de l'École de Navigation Maritime. Le titre principal est 'ÉCOLE CIVIL DE NAVIGATION' et 'ÉCOLE DU GENIE CIVIL'. Le texte indique qu'elle est placée sous le haut patronage de plusieurs Ministères, avec l'adresse '19, rue Viète, PARIS-17^e' et le téléphone 'Wagram 27-97'. Les cours sont dispensés sur place ou par correspondance. Les domaines couverts sont : Commerce et Industrie (diplômes, comptables, experts, secrétaires, dessinateurs, chefs de service, ingénieurs, directeurs), Armée (T.S.F., spécialistes pour toutes les armes, E.O.R. et écoles d'élèves-officiers), P.T.T. (brevets de T.S.F., préparation spéciale au concours de vérificateur des installations électromagnétiques, concours des administrations des chemins de fer, etc.), Marine Militaire (préparation aux écoles des élèves-ingénieurs mécaniciens, officiers mécaniciens et pont, officiers mécaniciens, écoles de Rochefort et d'Istres, école de l'Air, spécialistes et E.O.R.), et Marine Marchande (préparation des examens des écoles de navigation, élèves-officiers, lieutenants, capitaines, officiers mécaniciens, commissaires, officiers T.S.F.). L'école est située à Nice-Villefranche-sur-Mer, quai Courbet. Des programmes gratuits sont offerts. L'affiche est illustrée de dessins techniques et de navires.

Les écoles d'ingénieur de l'aéronautique recrutent ! (Science et Vie 1935).

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



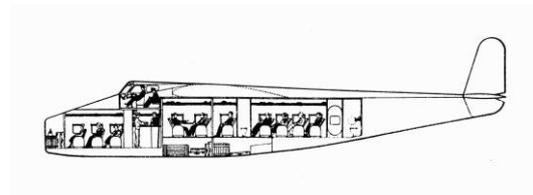
Un aperçu du Salon de 1936. (USIA).



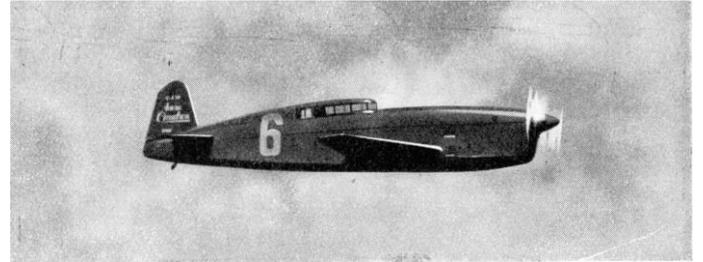
Publicité des Imperial Airways, 1936.

La France présente 34 des 59 avions exposés. Chez Farman, le quadrimoteur F-224 destiné à Air France pour 40 passagers, le plus grand des avions présents, à côté du petit F-451 « Moustique » de tourisme. Chez Caudron-Renault, les « Aiglon », « Simoun », « Typhon », le C-460 de la Coupe Deutsch, le beau « Goéland » à la livrée magnifique. Côté bombardiers, les Amiot 341, Bloch 131 et Breguet 462. Côté chasseurs, les Mureaux 190, Loire-Nieuport 250 et 46 c1, le fin Dewoitine 510, le Morane 405 qui sera choisi par l'Armée de l'Air, le multiplace de combat Potez 63, vainqueur du Breguet 690. Soutenue très officiellement par l'Etat et l'Armée de l'Air, l'aviation populaire marque de son empreinte ce 15^e Salon de l'Aviation avec de nombreux proto-

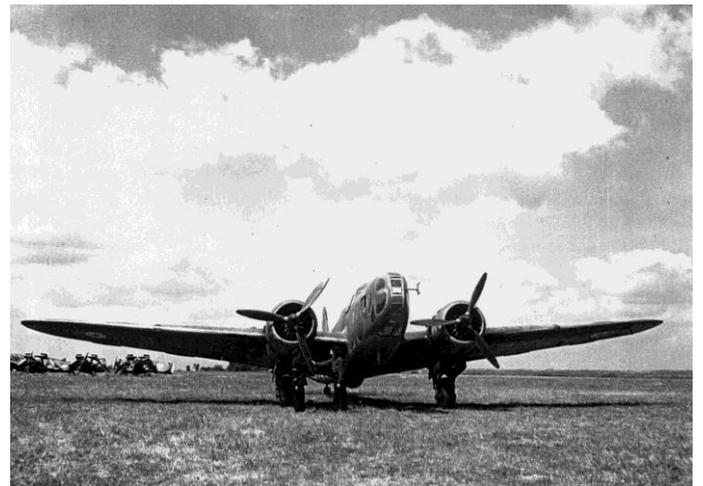
types : Brochet, Taupin, Salmson, Morane-Saulnier, Léopoldoff, Mauboussin, mais aussi une aile volante Fauvel, différents types de « Pou-du-Ciel » et plusieurs planeurs.



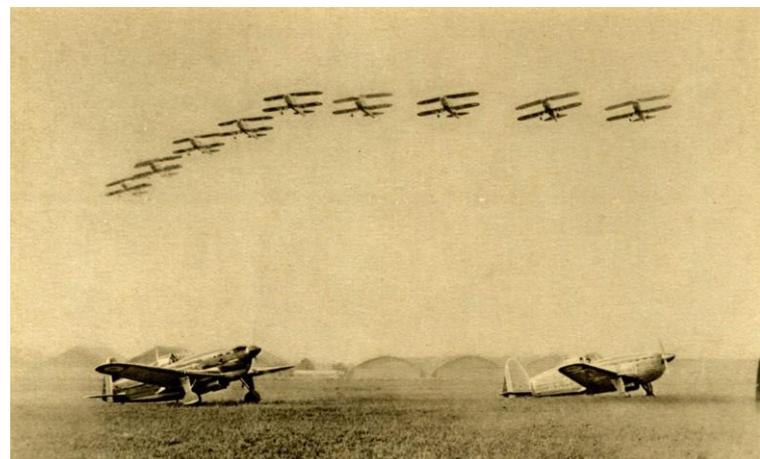
Aménagement du Farman 224, Salon de 1936.



Le Caudron-Renault de Maurice Arnoux, 1936. (Presse de 1936).



Bloch 131, 1936. (Collection J. Lhéroult).



Morane-Saulnier 405 survolés par une escadrille de biplans, 1936. (Collection J. Lhéroult).

Le Salon de 1938

Le public payant son entrée au Grand Palais du 25 novembre au 11 décembre 1938 découvre, médusé, mi-ravi, mi-inquiet, les plus belles réalisations des deux dernières années, toutes militaires. Qui peut encore penser à une paix durable, sinon M. Edouard Daladier ?



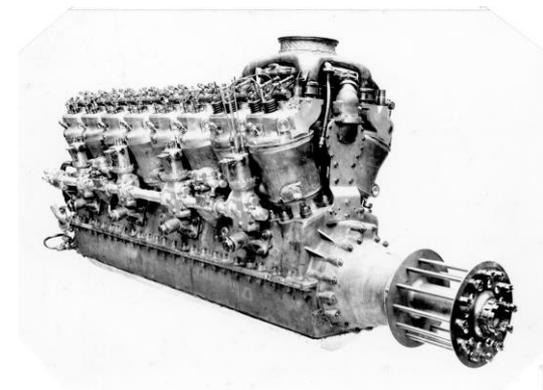
Le 16 octobre 1937 eut lieu l'inauguration de l'aéroport de Paris Le Bourget. (USIA).

Les appareils, maintenant de grandes dimensions et de construction entièrement métallique, ne peuvent pas être tous démontés, c'est sans doute pourquoi seulement 47 machines sont exposées, 25 militaires. Finis les pantalons de train, les gros biplans à aile droite, place aux trains rétractables, aux hélices métalliques à pas variable en vol, aux moteurs fortement suralimentés, aux radiateurs refroidis au glycol, à l'essence spéciale.

Les admirateurs de l'aviation française découvrent une maquette du Potez-CAMS 161, hydravion géant de 40 tonnes destiné au service des lignes de l'Atlantique et une maquette en grandeur d'aménagement (deux rangs) du futur SE-200, étudié par la SNCASE et devant entrer en service à Air France dès 1940 sur l'Atlantique Nord. Ils découvrent aussi des machines de sport, le Lignel « Mistral » de la Coupe Deutsch, le Mignet HM-210 super « Pou-du-Ciel ».



Le Farman F-2231 peint par Albert Brenet, 1937.



Moteur Arsenal 16 H de 2 000 ch Diesel à turbocompresseur Rateau dessiné par l'ingénieur Pierre Clerget, Salon de 1938. (Collection Clerget).

La Grande-Bretagne expose un bombardier Bristol « Blenheim » de série et un petit Miles « Monarch », et au stand de la Royal Air Force, un Hawker « Hurricane » et un Supermarine « Spitfire » qui détient depuis 1936 le record de vitesse sur Londres - Paris.



Projet Breguet-Dorand de gyroplane quadrimoteur amphibie, 1938. (Catalogue constructeur).

Les Etats-Unis présentent l'Aeronca « Chief » de tourisme et le Vought V-56 de bombardement.

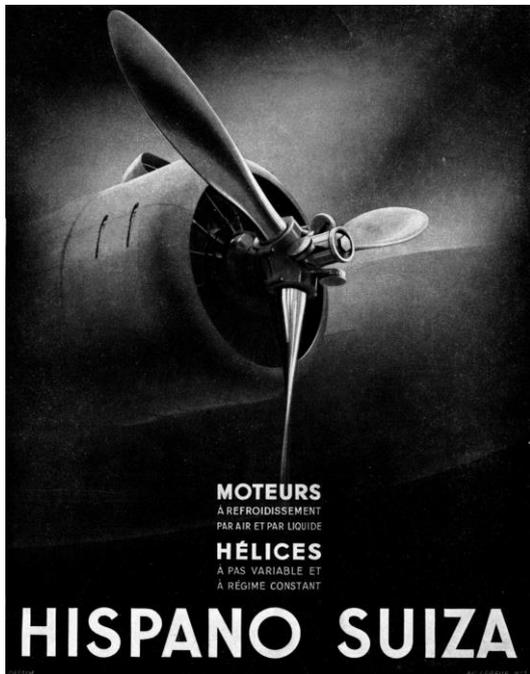
L'Allemagne, absente du Salon de 1936 pour cause de festivités (Jeux Olympiques) montre un bimoteur de bombardement Dornier Do-17, à

côté du remarquable planeur « Reiher ». Les chasseurs récents (Bf-108, He-112, Focke-Wulf 89, Junkers 90, Dornier 26, hélicoptère Focke-Achgelis) sont présentés en maquette, sans trop de détails explicatifs.



L'hydravion géant des Imperial Airways Short « Centurion » ne s'éloigne jamais des côtes pour rejoindre l'Inde. (Larousse).

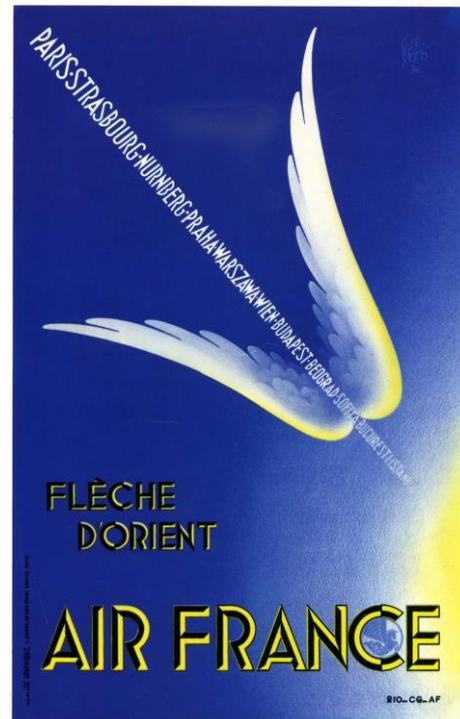
Les autres exposants sont la Belgique, avec un avion biplan école signé Vertongen (le futur « Stampe »), la Pologne avec un planeur PZ-101, et différents projets militaires, la Tchécoslovaquie avec son fameux avion de tourisme Benes-Mraz « Super Bibi » et le Zlin XIII, et les Pays-Bas avec deux avions de chasse dont le Fokker D-23, bimoteur en tandem à train escamotable tricycle.



Publicité Hispano-Suiza, 1938. (Les Ailes).

C'est surtout les moteurs qui surprennent, par leur architecture (16 cylindres en V, en X, en H, 24 cylindres), par leurs performances (plus de

1 000 ch est courant), leur longévité entre pannes (500 heures !), leur prix aussi, certains dépassent un million de francs l'unité. La France comprend deux grands constructeurs, Gnome & Rhône et Hispano-Suiza, et plusieurs petits (Caudron-Renault, Potez, Arsenal), et il semble qu'ils soient assez en retard comparativement aux motoristes britanniques et surtout américains.



Publicité Air France 1936. (Collection Air France).

HÉLICE A PAS VARIABLE REGLABLE EN VOL



Publicité Gnome & Rhône, 1938. (Les Ailes).

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

Le Salon de 1946

L'impression dominante du visiteur à ce 17^e salon de l'aéronautique de Paris, le premier d'après guerre, organisé du 15 novembre au 1^{er} décembre 1946, est l'absence d'appareil militaire dans les stands du Grand Palais. Peut-être est-ce parce que l'Allemagne, les États-Unis, le Japon et l'Union Soviétique sont absents ?



Le Grand Palais a connu après guerre quelques réparations, verrières et structure métallique. (Carte postale ancienne).

Heureusement, les Britanniques sont là avec deux Gloster « Meteor » à réaction, attirant tous les regards. L'un vient de battre le record de vitesse entre Londres et Paris (plus de 800 km/h). La Royal Navy présente un Hawker « Sea Fury » propulsé par un moteur à pistons Bristol « Centaurus » de 2 400 ch. Fairey montre son « Firefly » et Percival Aircraft Ltd son « Merganser », petit bimoteur de transport pour six passagers. Autre vedette des stands d'outre manche, l'aile volante Armstrong-Whitworth, reproduction en planeur d'un très gros appareil équipé de turbo-propulseurs.

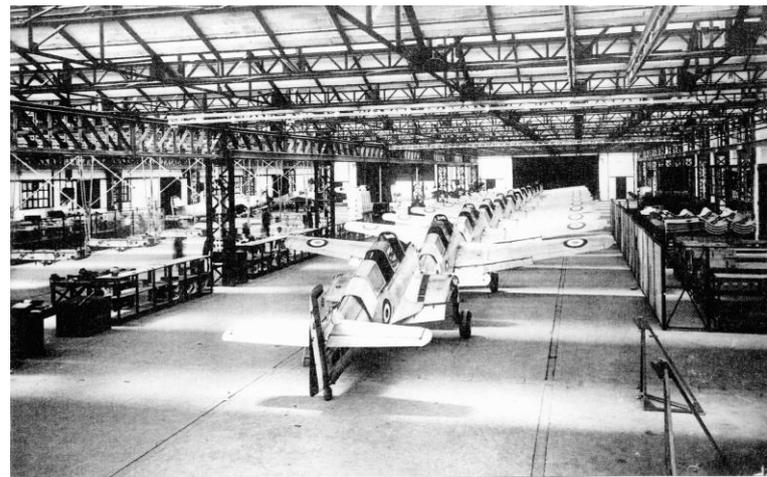


Le SO-6000 « Triton » est présenté par la SNCASO. (Document USIAS).

À côté de ces réalisations spectaculaires, la France présente le SO-6000, premier avion à réaction national (réacteur Rolls-Royce) et l' Arsenal VG-70, prototype d'un futur chasseur embarqué, propulsé par un réacteur Junkers Jumo. Les hélicoptères sont là avec le Gyroplane 11 E au stand de la SNCAC, aux côtés du NC-2001 de transport et d'un bimoteur embarqué (NC 1070, destiné au futur porte-avions français le PA 28), et le SO-1100 « Ariel » à propulsion par réaction en bouts de pales.



Le gyroplane Breguet-Dorand 11 E est présenté par la SNCAC. (USIAS).



Chaîne de fabrication des Morane-Saulnier MS-472 à Tarbes. (Collection J. Noetinger).



IMPROVEMENTS IN Jet Propulsion Plant for Aircraft and the like

1. This invention relates to jet propulsion plants of the type in which the engine is a gas turbine engine, and the turbine is a gas turbine engine.

2. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

3. In the case of jet propulsion plants, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

4. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

5. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

6. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

7. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

8. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

9. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

10. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

11. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

12. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

13. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

14. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

15. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

16. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

17. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

18. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

19. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

20. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

21. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

22. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

23. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

24. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

25. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

26. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

27. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

28. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

29. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

30. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

31. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

32. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

33. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

34. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

35. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

36. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

37. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

38. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

39. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

40. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

41. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

42. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

43. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

44. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

45. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

46. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

47. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

48. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

49. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

50. It is known that when the engine of a gas turbine engine is used as a jet engine, the turbine is usually driven by the engine itself, and the engine is usually driven by the engine itself.

Brevet déposé par René Anxionnaz du 1^{er} réacteur double-flux, 1946 (INPI).

Le Salon de 1949

Le XVIII^e Salon de l'Aéronautique aurait du ouvrir ses portes au Grand Palais en octobre 1948, mais le nombre élevé de participants, soucieux de vendre leur machine, leur volonté de monter des appareils en vol, a repoussé son organisation par l'Union syndicale, maintenant présidée par Georges Héreil - directeur général de la SNCASE - de l'hiver à avril 1949.

Les machines sont exposées au Grand Palais et à l'extérieur, sur l'esplanade des Invalides, et des vols privés sont organisés à Orly que l'USAAF vient de libérer. Héreil décidera en 1951 l'installation définitive du Salon de Paris au Bourget, les démonstrations en vol ayant pris le pas sur les expositions statiques.



Affiche officielle de Salon de Paris 1949. (USIA).

Les constructeurs américains sont présents en force, avec Lockheed (avions de ligne), Convair, Douglas, Boeing (survol de Paris par deux hexaréacteurs de bombardement B-47 venus d'Allemagne), Beechcraft (avions de transport), North American, Republic (avion de chasse), Ryan et Hiller (hélicoptères). La Grande-Bretagne soutient ses sociétés Bristol, présentant le « Brabazon » en maquette, Vickers-Armstrong, Armstrong-Siddeley (moteurs). L'Italie expose les plus belles réalisations de FIAT, Breda, Piaggio, Ambrosini, Macchi, Isotta-Fraschini, Alfa-Romeo (moteurs). Sont présentes les industries aéronautiques de la Suisse (moteurs), des Pays-Bas (Fokker), de la Suède (futur SAAB) et de Tchécoslovaquie, pays de l'est habitué du Salon de Paris, avec des avions de tourisme Zlin et des planeurs.



Passage remarqué à Orly le 14 mai 1949 du chasseur à réaction Republic F-84 E « Thunderjet » qui équipe l'USAF. (USIA).

La France montre pour la première fois depuis la guerre des appareils nouveaux, le prototype du SE-2010 « Armagnac », un remarquable quadrimoteur pour 84 passagers, et le chasseur à réaction SO-6020 « Espadon », capable de voler à 1 000 km/h, le SO-30 P, pour 30 passagers, le SE-2010 de 70 tonnes, pour 92 passagers, 104 dans sa version moyen-courrier, le Breguet 761 « Deux-Ponts » capable de transporter une centaine de passagers, les NC-1071 et NC-1080 équipés de turbo-réacteurs, le Dassault MS-450 « Ouragan » ; mais aussi des avions plus modestes, le Nord 1201 « Norécrin » quadriplace de tourisme, le NC-853 destiné aux aéro-clubs.



Présentation du prototype SE-2010 « Armagnac » qui a fait son premier vol trois mois plus tôt, le 12 janvier 1949. (USIA).

Côté moteurs, l'industrie française brille de mille feux (après quatre années de marasme), Hispano-Suiza fabrique le turbo-réacteur Rolls-Royce « Nene » sous licence en série, la S.O.C.E. M.A. des turbines à gaz, comme Turboméca, la SNECMA a fait homologuer l'ATAR 101 qui bientôt équipera les avions Dassault.

1949 marque un tournant dans l'histoire du Salon de Paris. Pour la première fois est organisée le 14 mai à Orly une démonstration dyna-

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

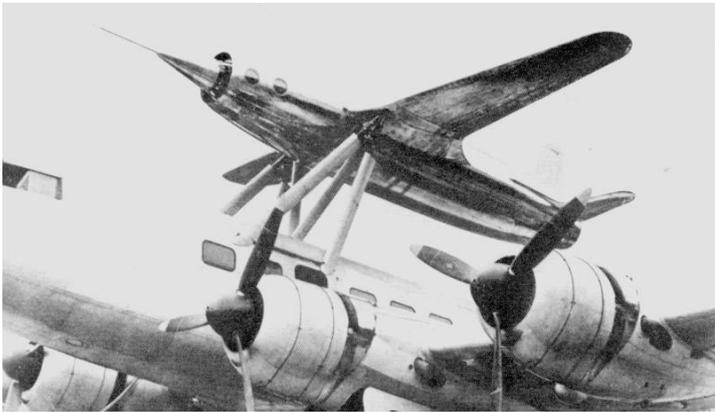
mique. 46 machines ont été massées sur la piste de l'aéroport pour une démonstration aérienne qui débute à 14 heures. Malgré des conditions atmosphériques défavorables (plafond bas, mauvaise visibilité), elle rencontre un total succès populaire.

Le Salon de 1951

Le XIX^e Salon international de l'Aéronautique s'ouvre le 15 juin 1951 sur deux sites, au Grand Palais sur les Champs-Élysées en plein Paris pour ceux qui veulent voir de près les projets et leurs auteurs (maquettes, moteurs, équipements, institutions, négociations commerciales) et au Bourget pour les amateurs de machines volantes... qui volent !



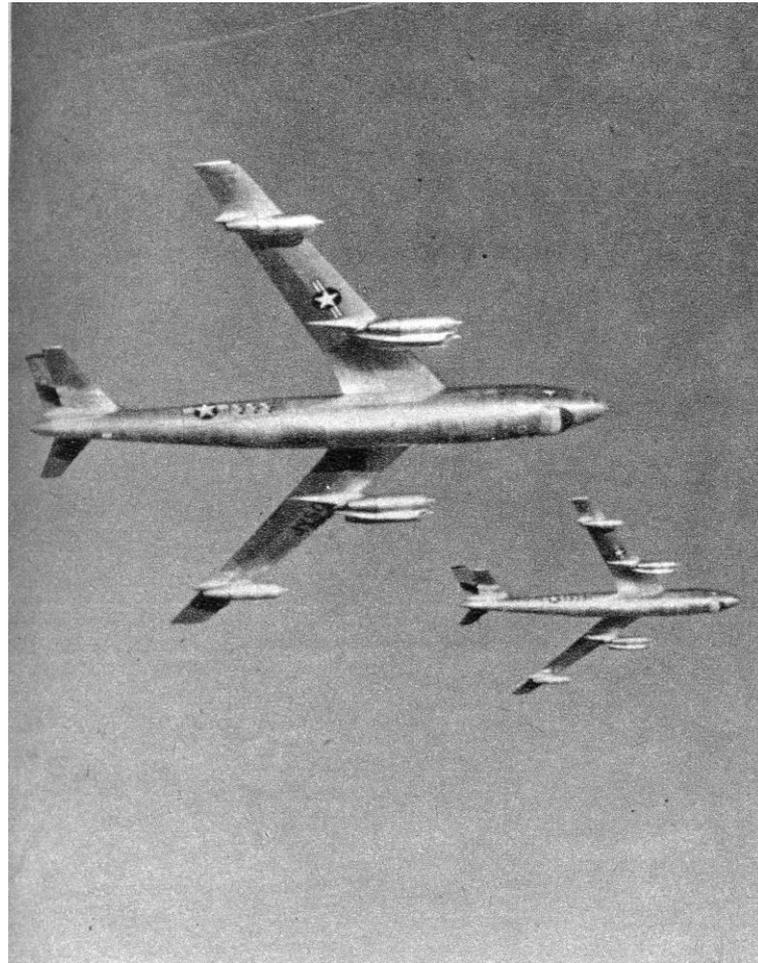
Le North American F-86 A « Sabre » connaît les pires difficultés en Corée, mais son constructeur tente de le vendre à la France. (USIA).



Avec son allure futuriste, le Leduc a fait grosse impression. (USIA).

Au Grand Palais, les éléments qui tiennent la vedette sont les turboréacteurs. Sur la piste du Bourget, les gros porteurs ont la vedette : SO-30 P « Bretagne », SO-30 N à réaction, Breguet « Provence », avion de transport militaire bimoteur Nord 2501, quadrimoteur de transport public de Havilland « Comet », quadrimoteur long-courrier Lockheed « Constellation », Blackburn « Gal 60 », Vickers « Viscount » et même un Boeing B-17 « Flying Fortress » de la guerre pré-

cédente (la guerre de Corée bat son plein et la guerre d'Indochine aussi).



Passage des B-47 dans le ciel parisien. (USIA).

Le Leduc à tuyère et à la ligne futuriste fait une apparition très remarquée, sur le dos de son gros porteur, éclipsé par les prestations du de Havilland « Vampire » que la France a acheté dans une démonstration éblouissante. La journée du 1^{er} juillet, belle et ensoleillée, attire 250 000 spectateurs et les démonstrations s'enchaînent, superbes, sans incident.



Le Dassault MD-452 « Mystère » II à aile en flèche équipé du réacteur SNECMA Atar 101 vole à 1050 km/h. (Collection Lhérault).

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



Le SE-3120 en version sanitaire, 1951. (Collection Lhérault).



Le Nord 2500 « Noratlas » aux essais du CEV à Brétigny. (CEV).

<i>Titres des Salons à partir des affiches</i>	<i>Dates</i>	<i>Lieu et remarques</i>	<i>Présidents</i>	<i>Commissaire général</i>
1 ^{er} Salon international de l'Aéronautique	24-30 dec 1908	Grand Palais durant Salon de l'Automobile	Albert de Dion (Automobile-Club de France et Chambre syndicale des industries aéronautiques CSIAé)	André Granet
1 ^{ère} Exposition internationale de la Locomotion Aérienne	25 sept - 17 oct 1909	Grand Palais	Robert Esnault-Pelterie (AILA)	André Granet
2 ^{ème} Exposition de la Locomotion Aérienne	15 oct - 2 nov 1910	Grand Palais	Robert Esnault-Pelterie (CSIAé)	André Granet
3 ^{ème} Exposition de la Locomotion Aérienne	16 dec 1911 – 2 jan 1912	Grand Palais	Robert Esnault-Pelterie (CSIAé)	André Granet
4 ^{ème} Exposition de la Locomotion Aérienne	26 oct – 10 nov 1912	Grand Palais	Robert Esnault-Pelterie (CSIAé)	André Granet
5 ^{ème} Exposition de la Locomotion Aérienne	5-25 dec 1913	Grand Palais	Robert Esnault-Pelterie (CSIAé)	André Granet
6 ^{ème} Exposition internationale de la Locomotion Aérienne	19 dec 1919 – 4 jan 1920	Grand Palais	Alfred Leblanc (CSIAé)	André Granet
7 ^{ème} Salon de l'Aéronautique	12-27 nov 1921	Grand Palais	Alfred Leblanc (CSIAé)	André Granet
8 ^{ème} Exposition Internationale de l'Aéronautique	15 dec 1922 – 2 jan 1923	Grand Palais	Louis Breguet (CSIAé)	André Granet
9 ^{ème} Salon de l'Aviation	5-21 dec 1924	Grand Palais	Louis Breguet (CSIAé)	André Granet
10 ^{ème} Salon de l'Aviation	3-19 dec 1926	Grand Palais	Louis Breguet (CSIAé)	André Granet
11 ^{ème} Salon de l'Aviation	29 jun – 15 jul 1928	Grand Palais	Fernand Lioré (CSIAé)	André Granet
12 ^{ème} Salon de l'Aviation	28 nov – 14 dec 1930	Grand Palais	Fernand Lioré (CSIAé)	André Granet
13 ^{ème} Salon de l'Aviation	18 nov – 4 dec 1932	Grand Palais	Henry Potez (CSIAé)	André Granet
14 ^{ème} Salon de l'Aviation et 4 ^{ème} Exposition de photogrammétrie	16 nov – 4 dec 1934	Grand Palais	Henry Potez (CSIAé)	André Granet
15 ^{ème} Salon de l'Aviation	13-29 nov 1936	Grand Palais	Henry de l'Escaille (USIAé)	André Granet
16 ^{ème} Salon de l'Aviation	26 nov – 11 dec 1938	Grand Palais	Henry de l'Escaille (USIAé)	André Granet
17 ^{ème} Salon international de l'Aviation	15 nov – 1 ^{er} dec 1946	Grand Palais	Marcel Robert Bloch (USIAé)	André Granet
18 ^{ème} Salon de l'Aéronautique	29 avr – 15 mai 1949	Grand Palais – présentation aérienne le 14 mai à Orly	Georges Héreil (USIAé)	André Granet
19 ^{ème} Salon International de l'Aéronautique	15 jun – 1 ^{er} jul 1951	Grand Palais (statique) en vol au Bourget 22 jun – 1 ^{er} juillet	Georges Héreil (USIAé)	André Granet
20 ^{ème} Salon International de l'Aéronautique	26 jun – 5 jul 1953	1 ^{er} salon au Bourget	Maurice Heurteux (USIAé)	André Granet

Tableau des vingt premiers Salon de l'aéronautique, les 19 premiers ont eu lieu au Grand Palais des Champs-Élysées à Paris. (Source : GIFAS).