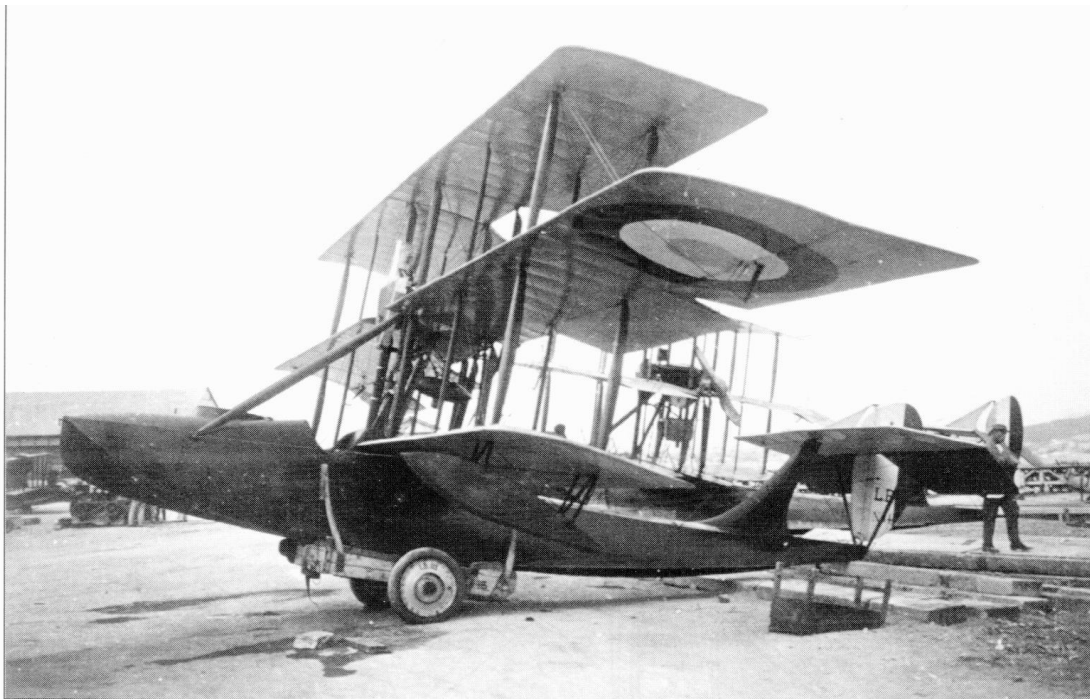


Les hydravions Georges Lévy

LES HYDRAVIONS GEORGES LÉVY

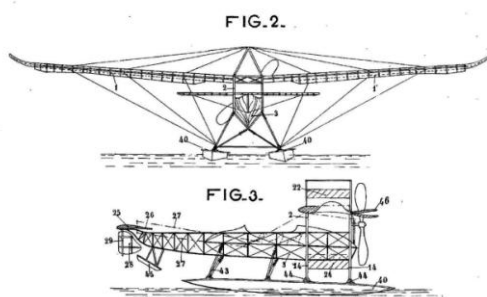
par Gérard Hartmann



Les hydravions Lévy-Besson

Georges Lévy (né à Paris en 1891, décédé à New York en 1953), banquier passionné d'aviation et plus tard grand collectionneur d'œuvres d'art, a joué un rôle durant la première guerre mondiale.

Il possède depuis 1911 rue Michel Carré à Argenteuil des ateliers de construction de canots de course et d'hydroaéroplanes qu'il partage avec Georges Levellois. En 1912, il a pour voisin, quai de Seine à Bezons, Henry Lévêque, un constructeur de bateaux de course, d'hydroaéroplanes à moteur comme lui, qui produit les premiers hydroaéroplanes à coque créés en 1911 à Juvisy-sur-Orge (Port-Aviation) par François Denhaut.



Plans trois vues du monoplane canard Besson en version hydro, 1911. (Dessin du brevet, daté 1912, INPI).

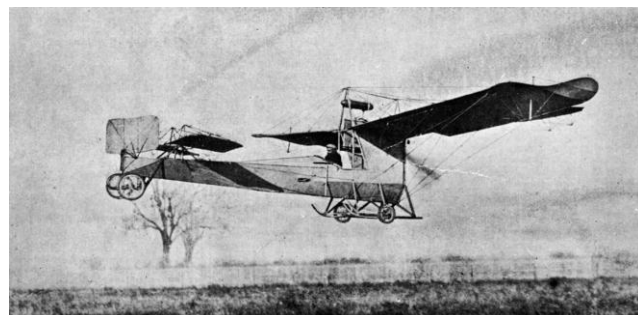
Après une année de déception avec la vente de ses hydravions, ne comprenant pas que les commandes viendront des militaires, Henry Lévêque vend en juillet 1913 les brevets Denhaut à Georges Lévy, Louis Schreck et Marcel Besson.



Hydravion Denhaut construit chez Donnet-Lévêque à Bezons en 1912 aux essais sur la Seine. (Cliché Musée de l'Air).

Au printemps 1914, dégoûté par le manque de commandes, Lévêque vend ses ateliers de Bezons, les machines outils et les quelques hydroaéroplanes construits à Louis Schreck, lequel réussit le prodige de vendre des hydravions à coque à

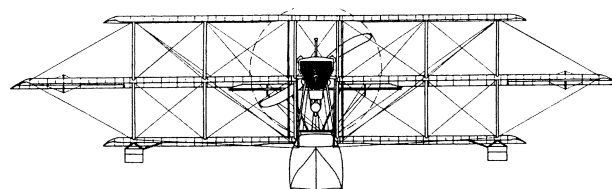
l'Amirauté britannique en septembre 1913 et qui fonde pour ce faire à le mois suivant la Franco British Aviation (F.B.A.).



Le monoplane canard Besson à roues en vol, 1912.

Devant ce premier succès, la Société de construction Georges Lévy reprend fin 1913 la construction des hydravions à coque licence Denhaut, aidé des ingénieurs Le Pen, qui vient de chez Gnôme, et Maurice Blanchard, un ingénieur de la Marine.

Lorsque la France entre en guerre le 3 août 1914, elle ne possède dans l'aviation maritime qu'une douzaine d'hydravions à flotteurs disparates et seulement sept pilotes brevetés. Marcel Besson (né à Lyon le 6 août 1889), un ingénieur naval, constatant que l'aéronautique maritime française n'a pas le matériel qu'elle mérite, se lance dans l'étude d'un hydravion à coque de combat à la fin de l'année 1914.



Hydravion triplan Marcel Besson (1915).

La Marine française reçoit pour mission en septembre 1914 de défendre les ports de la mer du Nord, de la Méditerranée au nord de la Tunisie, face à la Libye et l'Égypte, de la Grèce, selon une répartition des responsabilités entre la France et la Grande-Bretagne dans laquelle la Marine britannique défend l'Atlantique et la Méditerranée orientale et la France le reste.

Dépendant de l'Armée pour ses achats de moteur d'aviation et d'armes, la Marine souffre effectivement d'un manque de moyens aériens considérable : pilotes, équipements, armement, appareils, locaux. Elle dispose d'une flotte de dirigeables et de ballons d'observation. Elle va

Les hydravions Georges Lévy

ouvrir une cinquantaine de Centres d'Aviation Maritime en quatre ans et commander plus d'un millier d'hydravions. En décembre 1914, dès les premières commandes militaires de la Marine pour des hydravions de surveillance côtière, Lévy se met sur les rangs. Il propose des hydravions à coque licence Denhaut.



Le déploiement des premiers avions et hydravions dans la Marine française se fait en décembre 1914 à Saint-Pol-sur-Mer et en février 1915 à Dunkerque où apparaît la première escadrille d'hydravions de combat dotée de six F.B.A. type B, commandée par Jean Conneau, pilote plus connu sous le nom d'André Beaumont. Il apparaît clairement que les hydravions ne peuvent réussir des missions de guerre diurnes et nocturnes de bombardement qu'avec des bombes adaptées et d'un armement de défense. Les premiers hydravions, en effet n'étaient pas armés.



Le triplan Lévy-Besson 200 ch Hispano-Suiza hydroplane sur la Seine devant Argenteuil, fin de l'année 1916. (L'Aérophile).

Au début de l'année 1915, Marcel Besson et Cie (établi à Paris, rue Saint-Denis) propose à la Marine un hydravion de combat à coque à moteur Renault de 95 ch qui a la particularité d'être à trois plans, le plan central qui reçoit le moteur ayant une envergure supérieure aux deux autres plans. Le prototype est essayé à Boulogne sur la Seine, mais sa vitesse est très inférieure à celle des FBA type B employés à Dunkerque.

Au milieu de l'année 1915, Marcel Besson propose à l'amirauté un nouvel hydravion à coque, toujours triplan, propulsé cette fois par un moteur Renault de 150 ch. Le prototype atteint sur la Seine la vitesse de 115 km/h. Mais il a un mauvais rapport poids/performance et il n'est pas retenu par l'amirauté, qui commande massivement des FBA type C à moteur Clerget de 130 ch et des Donnet-Denhaut DD-2 à moteur Hispano-Suiza de 150 ch. A la fin de l'année 1916, Besson monte un moteur Hispano-Suiza de 180 ch sur son hydravion triplan et cette fois, la Marine est intéressée. Besson teste le nouveau moteur Hispano-Suiza 200 ch avec succès sur la Seine devant Argenteuil. Son hydravion dépasse 150 km/h et il emporte 100 kg de charge utile.

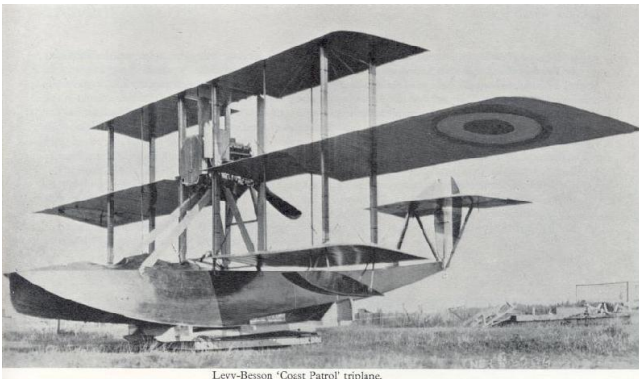


Après les essais réussis du prototype à la C.E.P.A. de Saint-Raphaël au début de l'année 1917, le Besson Hispano 200 ch est commandé par la Marine nationale, 10 exemplaires le 25 juillet 1917, puis 15 autres un mois plus tard, 90 supplémentaires le 28 novembre 1917 et finalement 250 autres au début de 1918.

Besson, dont les ateliers de Boulogne-sur-Seine sont plutôt limités en surface, s'associe à Georges Lévy pour assurer la production des machines. Commanditaire l'opération, Georges Lévy prend à sa charge les frais de construction et perçoit les bénéfices.

Auteur d'un « fusil pour tirer dans les coins », Besson entreprend d'autres missions pour la Marine. En 1916, il met au

point un dispositif pour lancer des obus depuis un hydravion. La « bombe » type A de la Marine en 1915 n'est qu'un obus d'artillerie de 100 mm ou 105 mm produit à Toulon pour l'Armée de terre auquel on a simplement ajouté des ailettes. Les « observateurs » de la Marine les jettent par dessus bord. Le dispositif Besson permet au pilote, pour la bombe accrochée à gauche, et l'observateur, pour celle accrochée à droite, de larguer. Besson met au point la même année une tourelle mobile supportant une mitrailleuse de bord. Tirer à bras avec une arme de 30 kg est en effet une vue de l'esprit. Besson adapte en France l'usage sur les hydravions de la mitrailleuse Colt, alimentée par chargeurs rigides, mais ce dispositif n'a pas beaucoup de succès. En 1918, Besson adaptera une petite voilure à un obus léger, qui lui permet de planer.



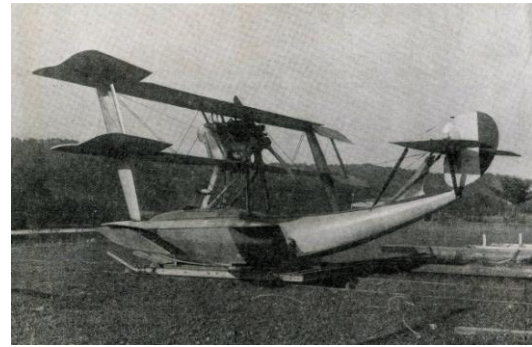
Lévy-Besson "Coast Patrol" triplane.

L'hydravion de combat Lévy-Besson, 1917.

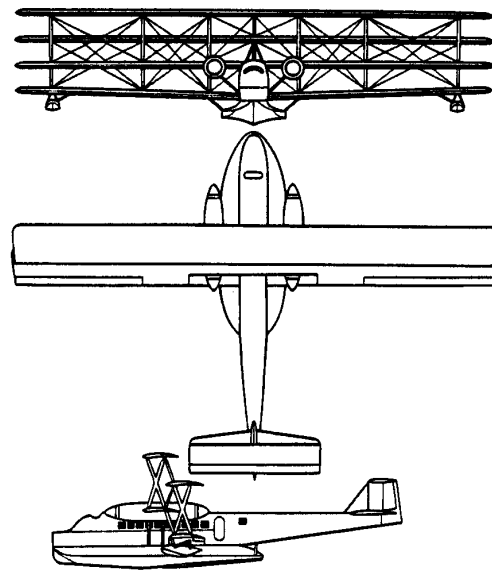
En 1917, Marcel Besson s'installe dans l'usine Georges Lévy d'Argenteuil pour superviser techniquement la construction des hydravions. Le Lévy-Besson 200 ch est un triplan biplace à coque centrale de 9 mètres de long et 14,40 mètres d'envergure, l'aile médiane ayant une envergure supérieure à celle des deux autres plans. L'appareil décolle au poids maximal de 1 800 kg. Il emporte 600 kg de charge sur plus de trois heures de vol à la vitesse moyenne de 120 km/h, soit deux hommes d'équipage, deux bombes marines du type F de 52 kg et une mitrailleuse Lewis de 7,7 mm montée à l'avant en tourelle et 300 kg d'essence.

La construction des hydravions s'avère plus difficile et plus longue que prévue. Les premiers Lévy-Besson 200 ch ne parviennent aux Centres d'Aviation Maritime (CAM) qu'en mars 1918. Les machines se montrent instables et plusieurs pilotes se tuent sur ce modèle. Sa réputation de « tueur » faite, les mises en service se font au compte goutte. Les Donnet-Denhaut 200 ch et surtout les Tellier 200 ch lui sont préférés. Les Lévy-Besson 200 ch sont ce-

pendant livrés aux CAM de Bayonne, Boulogne-sur-Mer, Sète, Cherbourg, La Penzé, Le Havre, Saint-Raphaël, Toulon et Tréguier. Il semble que seul ce dernier centre ait réellement utilisé l'hydravion. Malgré tout, à l'armistice, la Marine nationale compte 207 Lévy-Besson 200 ch dans ses rangs, dont seule une petite vingtaine est réellement en état de vol. Les autres sont soit en caisse, non montés, soit remisés au fond des hangars.

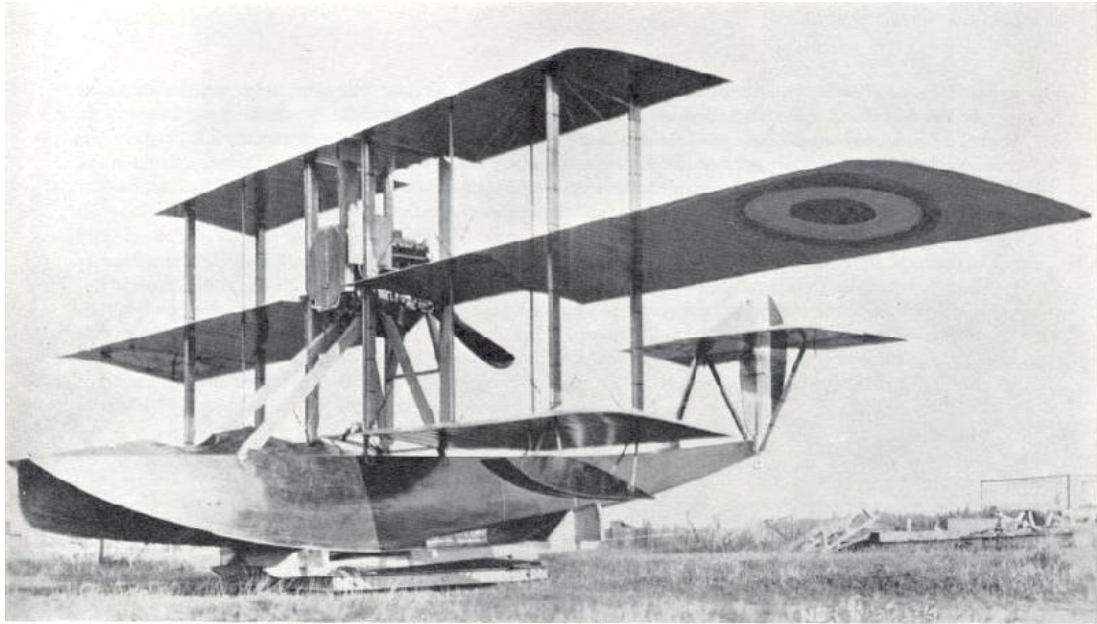


Le prototype à moteur Hispano-Suiza 180 ch du Lévy-Besson, 1917. (*L'Aérophile* 1-15 avril 1919).



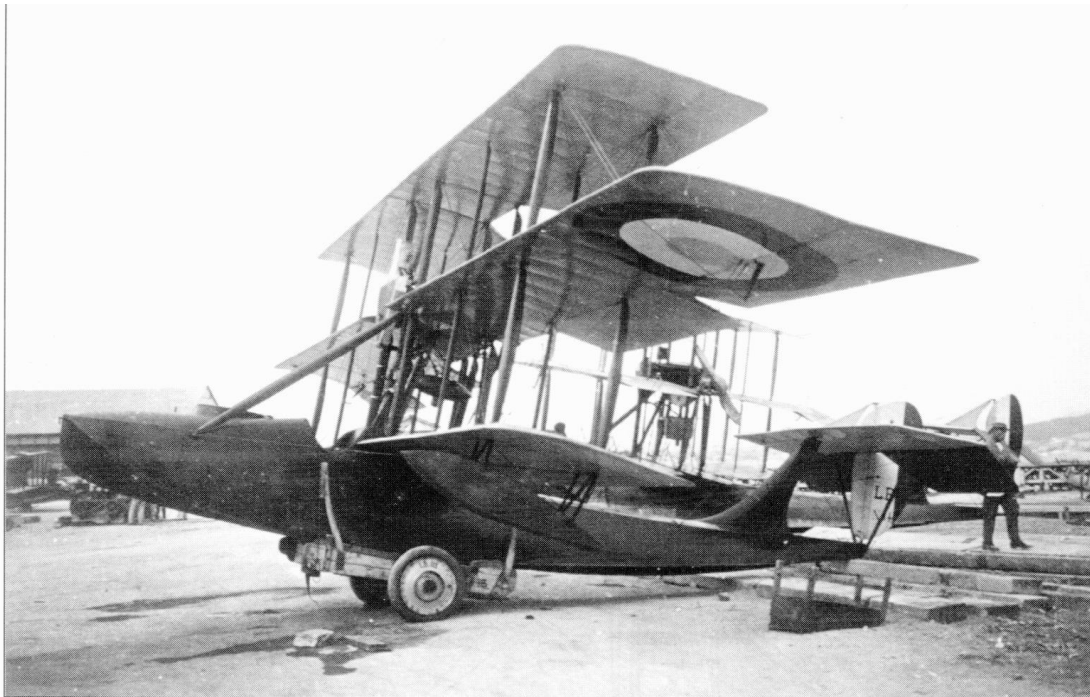
Hydravion quadriplan quadrimoteur de transport Besson H5 (1922).

Après la guerre, Besson s'intéresse aux hydravions à coque et à flotteurs multiplans (biplans, triplans et quadriplans). Il installe en 1919 à Boulogne-sur-Seine une usine de construction aéronautique portant son nom, la Société des constructions aéronautiques et navales Marcel Besson et y produit jusqu'en 1933 pour la Marine nationale exclusivement, des hydravions dont certains sont remarquables tels le MB-35, hydravion à flotteurs démontable destiné à équiper les sous-marins.



Levy-Besson 'Coast Patrol' triplane.

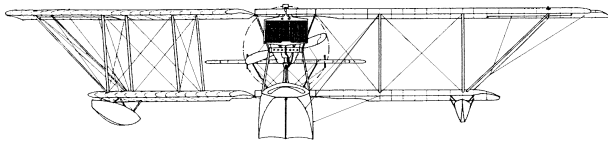
Hydravion Lévy-Besson, utilisé par le R.N.A.S. en Grande-Bretagne.



Hydravion Lévy-Besson 200 ch à Saint-Raphaël en 1918. (Cliché S.H.A.A.).

Les hydravions Lévy-Le Pen

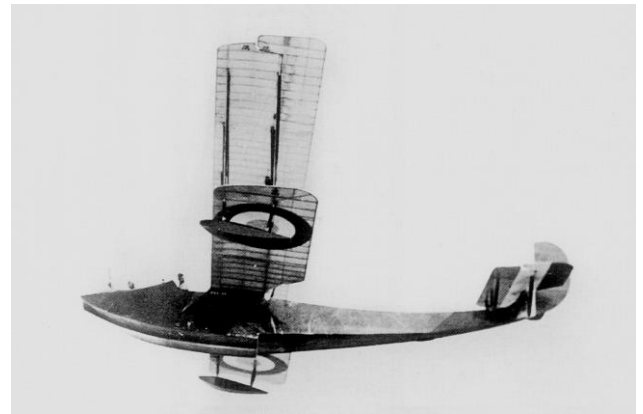
Sous la direction de l'amiral Lacaze, la Marine nationale publie en janvier 1916 un programme (cahier des charges) pour un hydravion de haute mer capable de surveillance et de lutte anti-sous marine. La tragédie du paquebot *Lusitania* est encore présente dans tous les esprits et la construction d'hydravions de combat et de lutte contre les sous-marins allemands est devenue la priorité. Louis Schreck qui peut de nouveau compter sur Beaumont pour la mise au point des prototypes, confie à l'ingénieur Le Pen, un ancien de chez Gnôme à Gennevilliers, l'étude du nouvel hydravion F.B.A. Ce sera le type H à moteur Hispano-Suiza de 150 ch, le meilleur hydravion que produit la firme d'Argenteuil. Mais Tellier, Donnet-Denhaut et Georges Lévy sont aussi sur les rangs pour la construction de ces machines de combat.



Hydravion Lévy-Le Pen HB2 (1918).

Ernest Burri, le pilote d'essais de la F.B.A. depuis 1913 quitte Schreck début 1916 pour travailler chez Georges Lévy. L'ingénieur Le Pen le suit en fin d'année. Ils sont rejoints par l'ingénieur de la marine Maurice Blanchard, qui avait déjà étudié plusieurs types d'hydravions chez Lévy. L'équipe Le Pen - Blanchard - Lévy se met au travail sur ce programme d'hydravion de patrouille en mer et de bombardement et réalise un prototype à l'automne 1917. Propulsé par un moteur Renault de 280 ch, ce prototype est essayé à la C.E.P.A. de Saint-Raphaël à la fin de l'année 1917. D'une envergure de 18,50 mètres et d'une longueur de 12,40 mètres, le grand biplan à coque conçu par Blanchard et Le Pen porte 900 kg de charge utile, une masse exceptionnelle pour l'époque. Il vole à plus de 140 km/h. Désigné Lévy - Le Pen HB2 par la Marine, il est le premier hydravion français capable de transporter des bombes marines du type G pesant 70 kg. Deux types de bombes sont en préparation : le type H, une bombe de 100 kg et le type I, une bombe de 150 kg. Les essais à Saint-Raphaël sont si prometteurs que le 3 janvier 1918, la Marine nationale en commande 500 exemplaires à la firme

d'Argenteuil, commande suivie de deux autres : 50 appareils commandés le 29 mai 1918 à construire en sous-traitance chez Latham à Caudebec-en-Caux et 200 le 5 juin 1918 à construire chez Donnet dans l'île de la Jatte à Neuilly-sur-Seine. C'est la plus grosse commande émise par la Marine nationale pendant la première guerre mondiale, devant le Donnet-Denhaut 200 ch (type DD-9), commandé à 550 exemplaires et le F.B.A. type H, commandé à 500 exemplaires !



Hydravion Lévy - Le Pen HB2 en vol. (MAE).

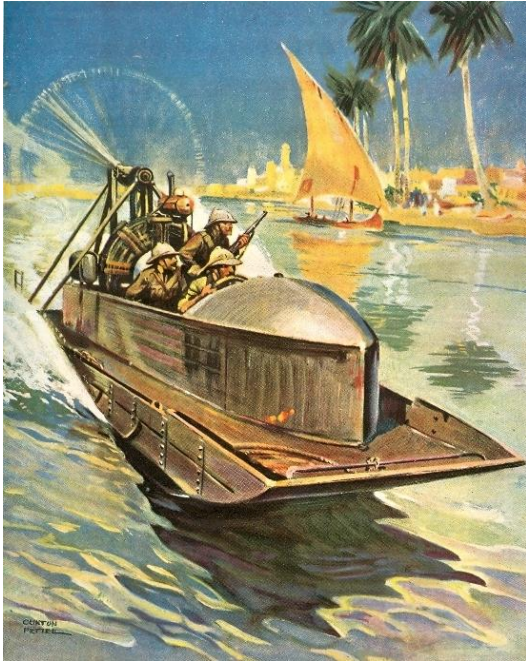
Les premiers appareils Lévy - Le Pen HB2 sont livrés au CAM de Lorient en juin 1918 où l'hydravion est considéré comme le meilleur de sa catégorie. Cent cinquante hydravions de ce type sont construits et réceptionnés par la Marine avant le 11 novembre ; le reste de la commande est honoré en 1919 de toute évidence puisque les registres de la Marine font état au 31 décembre 1919 de 550 hydravions HB2 dans ses rangs. Les premiers exemplaires à moteur Renault de 300 ch sont livrés à la marine en 1919. Le type HB2 restera officiellement en service dans la Marine jusqu'en 1926.



Hydravion Lévy - Le Pen HB2 (1917). (Musée de Biscarrosse).

Les hydravions Georges Lévy

A l'automne 1918, l'équipe Lévy - Le Pen - Blanchard propose à la Marine nationale un hydravion d'alerte rapide, dérivé du Lévy-Besson de 200 ch, propulsé cette fois par un moteur Hispano-Suiza de 250 ch et reprenant le dessin biplan de la voilure du HB2. Les deux prototypes construits commencent leurs essais à Saint-Raphaël au moment de l'armistice.

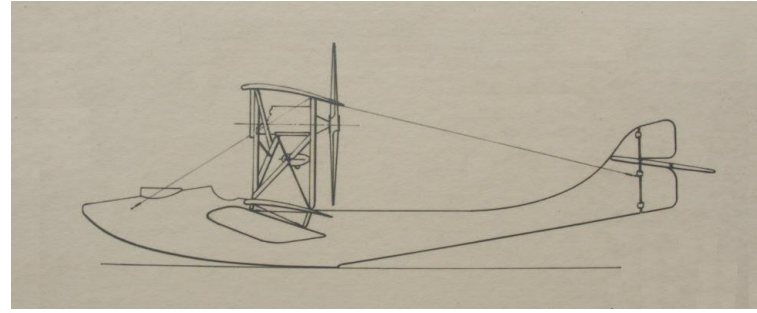


Un hydroglisseur britannique fonce sur la rivière des Tigres, 1917.

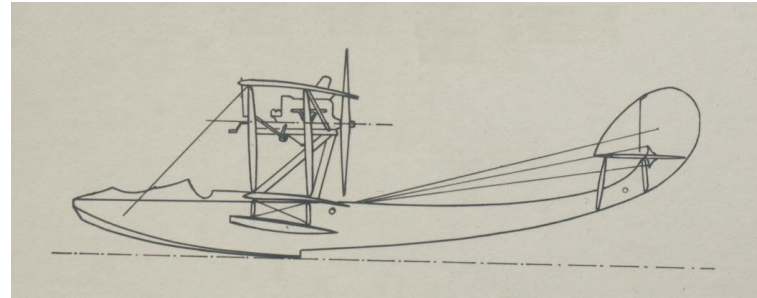
Pour le marché des hydravions civils de transport, la société Farman à Billancourt produit le HB2 sous licence au début des années vingt, propulsé par un moteur Renault de 450 ch, jusqu'en 1930. Ces appareils furent parfois baptisés Georges Lévy type R (Renault). Un hydravion HB2 à moteur Renault de 300 ch a laissé son nom dans les annales : entre novembre 1919 et février 1920, les pilotes Lefranc et Rouhaud réalisent la première liaison France - Sénégal. En mai 1920, un hydravion HB2 remporte le Grand Prix de Monaco. Le premier HB2 civil obtient son certificat de navigabilité en 1920, avec le numéro d'immatriculation F-ABDB. Un second HB2 est utilisé par une compagnie de transport française en 1923. Neuf hydravions HB2, immatriculés F-CFBA à F-CFBI, sont vendus à des compagnies françaises dans les années vingt. L'appareil immatriculé F-CFBA appartient à la Compagnie Aérienne Franco-Bilbaïne.

Le nom de l'ingénieur Le Pen disparaît des tablettes dans les années 1920, mais après un séjour chez Farman à Billancourt où il crée des hydravions à coque (Farman F-51), Maurice Blanchard construit des hy-

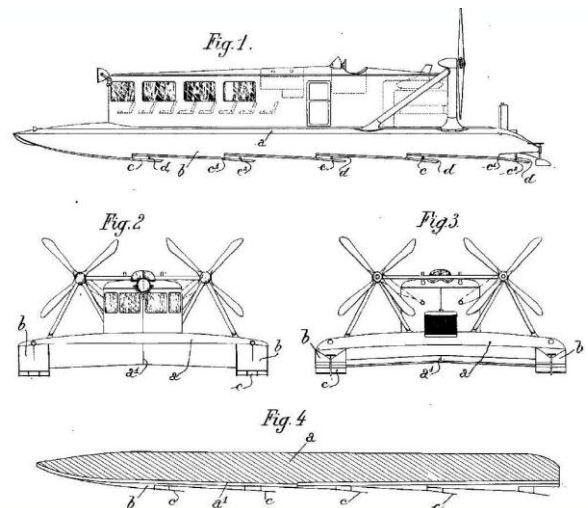
dravions portant son nom chez Blériot-Aéronautique.



Le Donnet-Denhaut 200 cg, 1917. (CAEA).



Hydravion Georges Lévy, 1917. (CAEA).



Hydroglisseur Besson, 1920. (Dessin du brevet INPI).



Production d'hydravions au cours de la guerre

Si l'aviation maritime le 3 août 1914 ne possédait que sept pilotes et une douzaine d'hydravions, la protection des côtes françaises est assurée le 11 novembre 1918 par 1 265 hydravions répartis sur une cinquantaine de Centre d'Aviation Maritime et les effectifs de l'aéronavale française comprennent 11 000 hommes dont 1 100 officiers, qui disposent en outre pour la surveillance des installations portuaires de 41 ballons dirigeables et 198 ballons captifs !

A la fin de la première guerre mondiale, la France a construit plus de 2 600 hydravions, dont la plupart sont des hydravions à coque, tous nés dans la région parisienne le long des boucles de la Seine : Boulogne-Billancourt, Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine et surtout Argenteuil. La France est devenue par sa production aéronautique la première puissance mondiale. Elle a produit en cinq ans 55 000 avions et 98 000 moteurs d'avion !

Des Postes de Combat (PC) et Centres d'Aviation Maritime (CAM) sont établis par la Marine nationale sur les côtes françaises et aux colonies. Chaque CAM dispose de 12 hydravions en 1918. En Algérie, onze CAM et Postes de combat : Alger, Artzew, Béni Saf, Bône, Bougie, Cherchel, Collo, Djidjelli, Mostaganem, Oran et Ténès ; au Maroc, Casablanca ; en Tunisie : Bizerte, Kélibia et Sousse. En France, on compte vingt six CAM et postes de combat actifs fin 1918.

Sur la Manche : Boulogne-sur-Mer, Calais, Cherbourg, Dieppe, Dunkerque, Fécamp, Gravelines, Guernesey, Le Havre, Lion-sur-Mer, Port-en-Bessin ; en Bretagne : Audierne, La Baule, Bénodet, Brest-Camaret, Le Croisic, Lorient, Ouessant, La Pallice au nord de La Rochelle, Penzé à l'ouest de la rade de Morlaix, Plomeur, Port-Blanc, Quiberon, Roscoff, l'île Tudy, Tréguier ; en Gascogne et tourné vers l'Atlantique : Arcachon, Bayonne, Cazaux, Hourtin dans les Landes, Socoa (Pyrénées Atlantiques), Le Verdon sur l'estuaire de la Gironde ; en Méditerranée : Antibes, La Ciotat, Cap Janet près de Marseille, Nice, Perpignan, Porquerolles, Saint-Raphaël, Saint-Tropez, Cette (Sète), Toulon-Saint-Mandrier ; sans compter les Postes de Combat et les CAM installés dans les zones dont la France a reçu la responsabilité en 1914 : Aveiro au Portugal, Dakar au Sénégal, Port-Saïd en Egypte, Varna en Bulgarie et tous les ports et îles grecs : Argostolion, Corfou, Kassandra, Milo, Navarin, Platée (Platéali), Salonique, Skiathos et Vathi.

Chaque flotte de la Marine est dotée d'hydravions, soit catapultés, soit embarqués par grue et décollant du plan d'eau, selon les circonstances. Ils disposent de postes de T.S.F. Au cours de la guerre, l'hydravion à coque remplace définitivement le ballon, trop vulnérable, dans le rôle d'observation de l'adversaire. Les ingénieurs français en 1918 mettent au point une arme redoutable qui va permettre désormais aux avions et hydravions le repérage des sous-marins : le Sonar (détecteur à ultra-sons).

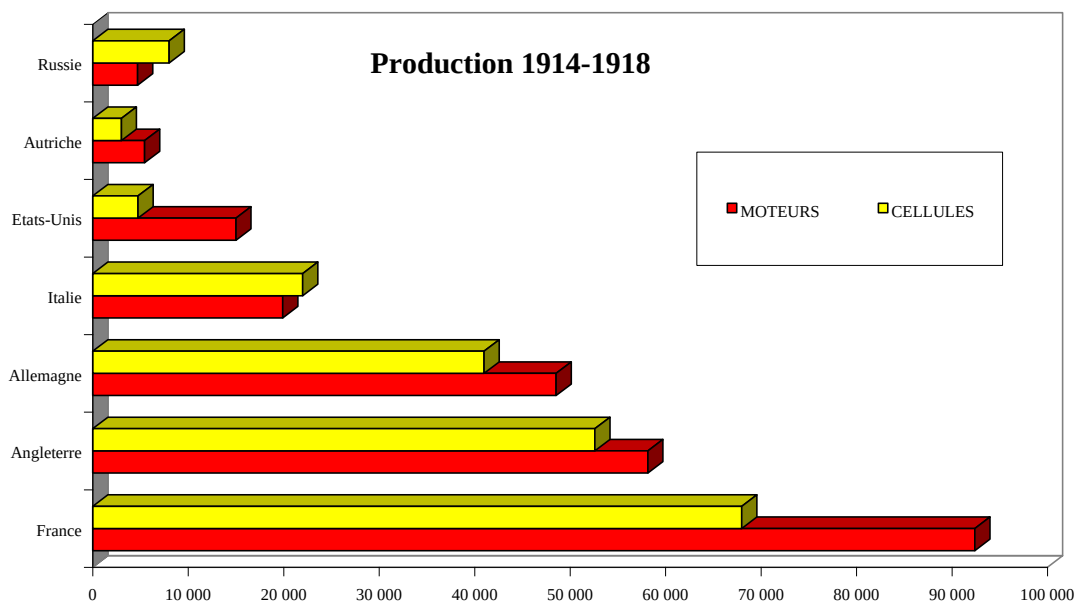
Année	Brevets pilotes civils	Brevets militaires	Brevets pilotes hydravion	Avions produits	Moteurs	Hélices	Budget aéronautique militaire	Personnel production
1909	17			35	85	170	18.000.000 F	850
1910	335	10		129	250	550	23.000.000 F	9.000
1911	351	90		1.350	1.400	8.000	28.000.000 F	11.000
1912	469	200		1.425	2.217	8.000	35.000.000 F	23.000
1913	401	350		1.294	2.240	14.900	38.000.000 F	25.000
1914		600	0	1.541	2.065	18.000	50.000.000 F	26.000
1915		1.481	40	4.469	7.089	35.000	233.000.000 F	30.690
1916		2.698	142	7.549	16.785	45.000	648.000.000 F	68.920
1917		5.609	210	14.915	23.092	85.000	1.016.000.000 F	131.551
1918		6.909	270	23.669	44.563	110.000	2.700.000.000 F	186.003

L'effort de guerre 1914-1918 de la France est résumé dans ces quelques chiffres.

Les hydravions Georges Lévy

Constructeur	utilisateur	Type	Moteur	Puis- sance	Vitesse	Poids	Arme- ment	Autono- mie	Equipage	Pro- duction
FBA Schreck	France, Angleterre	A	Gnome	50 ch	90 km/h	760 kg	sans	45 mn	2 hommes	125
FBA Schreck	Angleterre	B	Gnome	80 ch	100 km/h	900 kg	1 mit.	1 heure	2 hommes	120
Donnet Denhaut	France	DD2	Canton-Unné	160 ch	160 km/h	1450 kg	2 mit.	2 heures	2 hommes	400
FBA Schreck	France	C	Clerget	130 ch	110 km/h	940 kg	2 mit.	2 heures	2 hommes	330
Donnet Denhaut	France	DD8	Hispano-Suiza	200 ch	140 km/h	1700 kg	2 mit.	2 heures	2 hommes	500
Macchi	Italie	L1	Isotta-Fraschini	150 ch	110 km/h	1700 kg	1 mit.	4 heures	2 hommes	140
Lohner	Autriche	E et L	Hiero	85 ch	105 km/h	1700 kg	sans	4 heures	2 hommes	160
Hansa-Brandenburg	Allemagne	CC	Benz	150 ch	172 km/h	1050 kg	1-2 mit.	3 heures	1 homme	135
Tellier	France	1917	Hispano-Suiza	200 ch	185 km/h	1790 kg	2 mit.	4 heures	2 hommes	280
FBA Schreck	France, Italie	H	Hispano-Suiza	150 ch	150 km/h	1420 kg	1 mit.	4 heures	2 hommes	500 892
Donnet Denhaut	France	DD9	Hispano-Suiza	200 ch	140 km/h	1750 kg	2 mit.	4 heures	2 hommes	100
Levy-Besson	France	1917	Renault	280 ch	165 km/h	1950 kg	2 mit.	4 heures	2 hommes	100
Macchi	Italie	M5	Isotta-Fraschini	250 ch	200 km/h	1 080 kg	2 mit.	4 heures	1 personne	270
Macchi	Italie	M9	F.I.A.T	280 ch	185 km/h	1 800 kg	1 mit.	4 heures	2 hommes	30
Felixstowe	Angleterre	F2A	Rolls-Royce	345 ch	155 km/h	4980 kg	4-7 mit.	6 heures	4 hommes	170
FBA Schreck	France	S	Lorraine	280 ch	195 km/h	2225 kg	4 mit.	6 heures	2 hommes	180
Donnet Denhaut	France	DD 10	2x Hispano	300 ch	155 km/h	3500 kg	3 mit.	4 heures	3 hommes	30
Curtiss	Angleterre	H16	2 Liberty	400 ch	145 km/h	5.890 kg	5-5 mit.	11 heures	4 hommes	76

Principaux hydravions à coque ayant participé au conflit de 1914-1918. En gras sont mentionnés ceux qui sont construits à Argenteuil.



Au niveau des effectifs, si l'aviation maritime française compte 11 000 ressortissants au 11 novembre 1918, 4 000 hommes dans l'aérostation et les dirigeables, 7 000 hommes dans l'aviation, encadrés par de nombreux officiers, on compte à la fin de la guerre environ 700 observateurs aériens, 800 mécaniciens d'aviation au sol et environ 700 pilotes opérationnels.

Ces derniers ne sont plus des pilotes brevetés par l'Aéro-Club de France comme c'était le cas au début de la guerre, ni même des pilotes ayant un brevet militaire formés ensuite à l'emploi des hydravions, mais des officiers engagés et formés directement par la Marine nationale dans ses centres de formation de l'aéronavale : Hourtin dans les Landes – centre d'apprentissage – et Saint-Raphaël – le centre de perfectionnement. Près de 750 pilotes sont ainsi brevetés sur hydravion au cours de la guerre.

Les pertes en observateurs et pilotes dans la Marine s'élèvent à 240 tués, 103 pilotes et 137 observateurs. Avec 7 % de pertes dans la Marine, on est loin des chiffres, épouvantables, de l'aviation militaire de l'Armée : 5 500 pilotes et observateurs tués sur 17 300 engagés dans le conflit, soit 31 % de pertes.

Malheureusement, si la France en 1918 est la première puissance aéronautique du monde, la politique de désarmement votée ensuite (« plus jamais ça », telle est l'esprit de cette époque) va s'avérer catastrophique dans les années suivantes, avec les conséquences que l'on connaît en juin 1940.

En 1919, les constructeurs aéronautiques tels que Louis Schreck (F.B.A.) ou Georges Lévy, ayant réalisé des profits substantiels avec la vente d'hydravions – ils ont l'un et l'autre plus de 30 millions de francs en caisse – sont privés à la fois des marchés nationaux car la France a désarmé et ne commande plus de matériel militaire jusqu'en 1935, et à la fois de marchés civils ou internationaux, car une loi inepte votée au Parlement de la République en 1920 taxe leurs entreprises à hauteur de 75 % du chiffre d'affaires réalisé (150 % des bénéfices), ce qui a pour conséquence la ruine de leur industrie. Alors que l'industrie aéronautique française, devenue très performante, aurait pu partir à la conquête du marché mondial, comme ce fut le cas pour l'industrie britannique, les sociétés aéronautiques françaises sont condam-

nées par manque de fonds à disparaître les unes derrière les autres. L'absence de marchés va causer la ruine et la faillite de neuf constructeurs sur dix. Alors que l'industrie aéronautique comptait près de 300 000 personnes en activité en 1918, on n'en compte plus que 30 000 en 1929, dont très peu d'ingénieurs. Le ministère de l'Air n'existe même plus. Il n'y a donc plus aucun budget pour la construction aéronautique militaire, celle qui est la base de subsistance des constructeurs. La France des Années Folles s'enfonce peu à peu dans l'incompétence aéronautique. Des entreprises comme Gnôme & Rhône survivent en exportant des moteurs et en vendant des licences de fabrication à l'étranger. Sous l'impulsion du ministre de la marine Georges Leygues, les CAM ne sont pas tous démantibulés en 1920, certaines forces navales restent debout, alimentées par un budget réduit mais suffisant. C'est à Georges Leygues qu'on fera appel de nouveau pour réorganiser la flotte de guerre, une première fois en 1925 et une seconde fois en 1932. Au cours de la seconde guerre mondiale, la Marine nationale est la seule arme qui pourra agir.

Le banquier amoureux d'aéronautique n'a pas eu de chance. Sa passion lui sera fatale. Après avoir tenté entre 1927 et 1934 de produire des hydravions à coque pour des sociétés privées, et après avoir vainement cherché des débouchés à l'exportation, la Société des constructions aéronautiques Georges Lévy disparaît en 1937, au moment où Air France commande ses hydravions transatlantiques géants et où le Ministère de l'Air passe les plus importantes commandes de réarmement de son histoire !