

Tradition française retrouvée : le Salon de l'aéronautique de Paris : témoignage du renouveau français

Autor(en): **Mecker, Jean-M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **26 (1946)**

Heft 10

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888763>

Nutzungsbedingungen

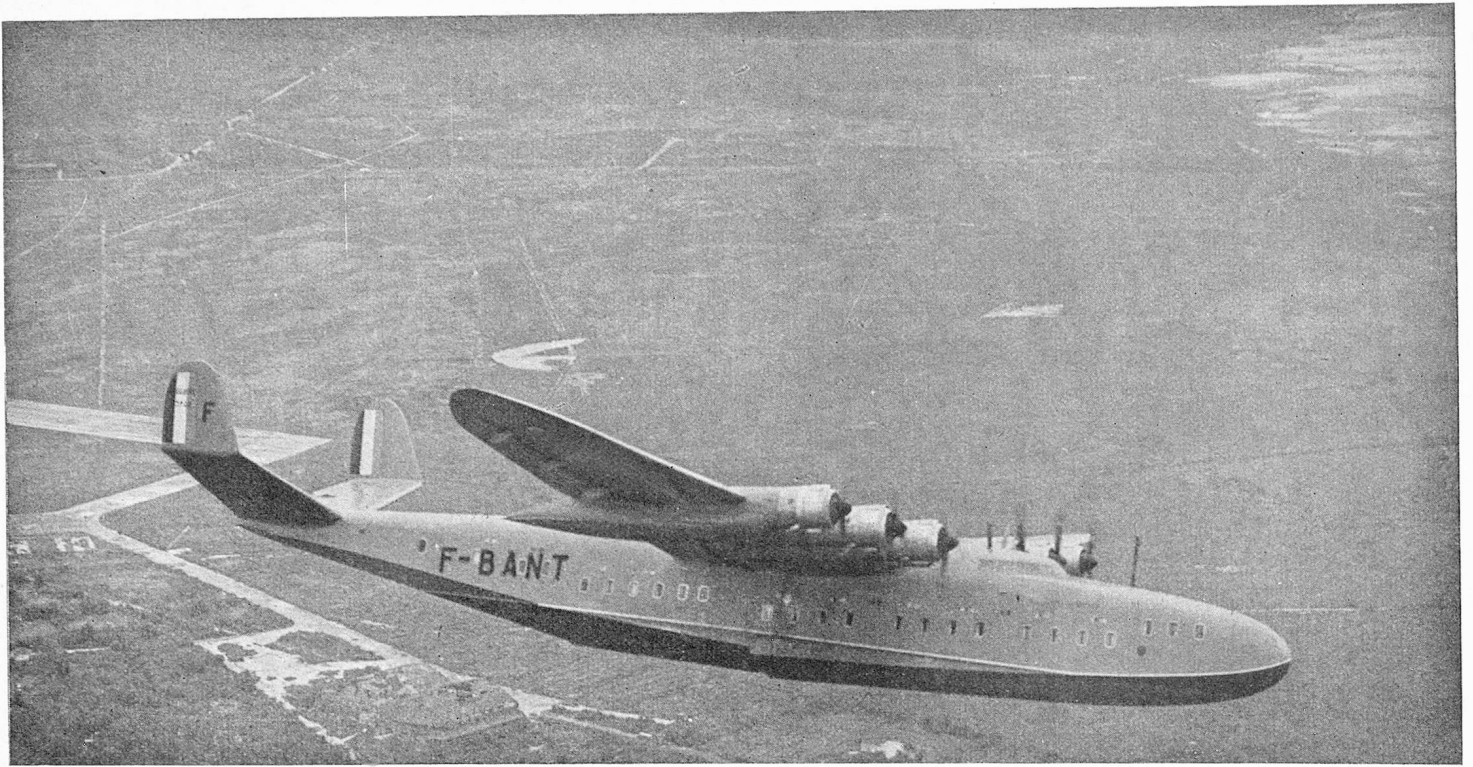
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Service cinématographique de l'Air.

LATECOERE « LIONEL DE MARMIER »

Tradition française retrouvée

LE SALON DE L'AÉRONAUTIQUE DE PARIS

témoigne du renouveau français

par

Jean-M. Mecker

Chef des informations de « Décollage », Paris

Cette exposition internationale de l'aéronautique, dont la XVII^e édition s'ouvre à Paris le 15 novembre, après une interruption de huit années, est une de ces manifestations traditionnelles — et traditionnellement françaises — dont il n'est plus besoin de discuter l'opportunité.

Avant 1939, il était admis, une fois pour toutes, que Paris rassemblait tous les deux ans l'élite des constructeurs aéronautiques du monde entier et les conviait à exposer au cœur de la ville-lumière les fruits de leurs travaux les plus récents. Il semblait au monde que le privilège d'organiser l'exposition internationale d'aviation dont le retentissement est le plus grand revenait de droit à la nation qui a donné le jour à la plus prestigieuse industrie moderne et qui a su conserver jusqu'à la veille de la guerre mondiale une place d'honneur parmi les plus grandes puissances aériennes.

Au surplus, l'exposition internationale de l'aéronautique est une tradition dont il faut, en France,

rechercher l'origine aux jours héroïques de la locomotion aérienne. C'est en effet en 1909 que quelques novateurs, parmi lesquels M. André Granet qui est encore aujourd'hui à la tête du comité d'organisation du Salon, et le fameux constructeur-inventeur Robert Esnault-Pelterie, se résolurent à donner son autonomie à l'aéronautique, qui se devait contenter jusqu'alors d'une section dans le cadre de l'exposition de l'automobile. La première « Exposition internationale de la locomotion aérienne » fut inaugurée le 25 septembre 1909 par le Président de la République Française, M. Fallières. On put y admirer surtout des « plus légers que l'air », car les aéroplanes n'y figuraient qu'en minorité, au nombre de huit : quatre biplans et quatre monoplans.

Les débuts

L'essentiel, d'ailleurs, ce n'était pas l'Exposition en elle-même. C'était l'impulsion qui était donnée à une industrie qui manifestait sa maturité. De ce fait,

les années suivantes, jusqu'à la première guerre mondiale, virent revenir avec régularité, au début de chaque hiver, et chaque hiver plus nombreux, les constructeurs français et étrangers. Paris et la France, qui avaient vu naître, incontestablement, la locomotion aérienne au cours d'exploits fameux dont les milieux aéronautiques français fêtaient récemment quelques anniversaires marquants — premier vol mécanique dans l'histoire de l'humanité : Clément Ader et l'« Eole », à Armainvilliers, le 9 octobre 1897 ; premier vol contrôlé de Santos-Dumont, à Bagatelle, le 5 octobre 1906 — devenaient pour le monde entier le centre d'attraction de l'industrie naissante. Les premiers pas hésitants, puis les progrès foudroyants de la technique du vol mécanique vinrent chaque année se refléter dans l'Exposition de Paris.

Puis vint la guerre. Le sang des hommes, le trésor des nations furent mis à contribution sans compter ; les besoins tactiques et stratégiques des armées en présence s'affirmèrent en priorité sur toute autre considération. Le résultat fut un prodigieux développement des machines volantes : le biplan Bréguet de 1918 n'avait plus rien de commun avec le monoplane Blériot de 1912. Par ailleurs, la guerre fit apparaître la nécessité pour chaque nation de développer son industrie aéronautique nationale comme un élément de son indépendance et de sa sécurité. Au lendemain de la première guerre mondiale, l'aéronautique était bien sortie du domaine expérimental : elle était, et allait devenir plus encore une industrie d'importance mondiale.

L'après-guerre

On comprend sans peine, dès lors, que les constructeurs, comme les utilisateurs, effarés eux-mêmes des progrès réalisés pour satisfaire aux besoins toujours croissants des chefs d'armées, et isolés par nationalité dans le cloisonnement des secrets militaires, aient éprouvé, sitôt la grande tourmente passée, le besoin de confronter leurs découvertes et de les présenter au public.

La première exposition internationale aéronautique de l'après-guerre s'ouvrit à Paris le 19 décembre 1919. Elle eut un immense retentissement. Dans un monde encore convulsé, non seulement elle faisait le point du développement et des progrès de la construction aéronautique sur le plan mondial, mais elle laissait entrevoir les perspectives d'un développement plus grand encore dans le sens d'une aviation pacifique adaptée aux nécessités du transport de fret commercial et de passagers civils.

Dès après la guerre, en fait, l'aviation civile prit un essor extrêmement rapide auquel la France participa en excellente position. L'histoire se souviendra que les Français qui avaient été les premiers à traverser la Manche avec Blériot, furent encore les premiers à assurer un service aérien régulier entre

Paris et Londres avec Bossoutrot ; que les Français qui avaient été les premiers à traverser la Méditerranée avec Roland Garros, furent encore les premiers à allonger une ligne aérienne vers l'Afrique du Nord et le Maroc avec Pierre Latécoère et Didier Daurat ; qu'ils furent encore les premiers à assurer des services réguliers par-dessus les contrées inhospitalières de l'Europe centrale avec Génin et Pelletier d'Oisy ; qu'ils furent les premiers à se risquer vers le Sud, vers Dakar, l'Amérique Latine et les Andes, avec Reine, avec Saint-Exupéry, avec Vachet, avec Mermoz. Les premiers à franchir l'Atlantique Nord au départ de Paris avec Costes et Bellonte, ils furent les premiers encore sur l'itinéraire de l'Extrême-Orient avec Maurice Noguès et les premiers encore sur l'Afrique avec Dagnaux, avec Assolant et Lefèvre.

Parallèlement, l'industrie aéronautique française s'affirmait, mûrissait et grandissait. Des réussites incontestables assurèrent la renommée de la production française : de vieilles maisons, comme Bréguet, Farman, Dewoitine, Amiot, fidèles à leur tradition, maintenaient la qualité nationale, tandis que de jeunes constructeurs, audacieux novateurs, tels que Michel Wibault et René Couzinet, renouvelaient l'effort créateur des pionniers de l'époque héroïque. Il est aisé de rappeler quelques noms prestigieux d'appareils qui témoignent qu'encore à la veille de la seconde guerre mondiale, la production aéronautique française, toute de qualité, était bien de classe internationale. N'est-il pas frappant, au surplus, de constater que le plus rapide des appareils actuellement en service sur le réseau aérien français, le *Bloch 161*, est de conception antérieure à la guerre ?

La seconde guerre mondiale

Mais il est certain que, durant les années qui précéderent 1939, l'industrie aéronautique française, dont le niveau technique restait qualitativement élevé, a été désorganisée par le jeu des querelles politiques et mise par l'instabilité gouvernementale et les incessants remaniements ministériels dans l'impossibilité de produire en quantité suffisante... On le vit bien en 1940 où chacun vit ce qu'il advint de la France, démoralisée avant que de combattre, dans une guerre où elle se lançait sans armes...

La nationalisation partielle de 1937, imparfaite à tous égards, ne pouvait certes redresser une situation trop compromise : la France, ses institutions, son territoire, son industrie, son peuple, furent livrés à l'occupation ennemie.

D'abord totalement désorganisée par l'exode de ses ouvriers et le déménagement de ses machines, par la volonté de l'occupant et par la scission du territoire en deux zones qui paralysait toute action coordonnée, l'industrie aéronautique française retrouva son importance le jour où il s'avéra que les opérations de guerre contre l'Angleterre risquaient

fort de se prolonger bien plus que ne l'avaient pensé les stratèges du Reich, et plus encore le jour où la déclaration de guerre à la Russie soviétique mit l'Allemagne devant l'inéluctabilité d'une guerre longue et pénible. La totalité des usines françaises, en fait, reçut des commandes pour l'Allemagne, en premier lieu pour la Luftwaffe. Il apparut aux chefs d'industrie que l'acceptation de ces commandes était un moyen certain d'éviter la déportation du personnel et la réquisition de l'outillage et, éventuellement, une « couverture » pour exécuter clandestinement certaines recherches « françaises ». Ainsi s'explique le double aspect de l'activité industrielle en France sous l'occupation allemande : le chiffre extraordinairement gonflé des effectifs, jamais atteint avant-guerre : 140.000 hommes ; le rendement déplorable de l'industrie « officielle » auquel il faut encore ajouter un pourcentage extraordinaire de malfaçons et de sabotages ; enfin, une certaine activité clandestine, fait de quelques équipes disséminées, travaillant au péril de leur vie, dans des conditions qui n'avaient évidemment rien à voir avec l'expérimentation de laboratoire.

On a cité le cas du bureau d'études de *Gnome et Rhône*, scindé entre Paris et Limoges, et qui put poursuivre dans cette dernière ville, sous le couvert d'une activité industrielle au bénéfice de la Luftwaffe, qui lui fut d'ailleurs vivement reprochée, une certaine activité de recherches sur des moteurs nouveaux. On sait par exemple que la maquette d'un moteur en étoile de 28 cylindres, le 28-T, fut montée clandestinement à Limoges, grâce à des moulages en porcelaine exécutés par des porcelainiers de la ville.

On peut également citer le cas du bureau d'études de la S. N. C. A. du Sud-Ouest, replié à Cannes, qui étudia et fit commencer la construction d'un bimoteur de transport pour 27 passagers, le S. O. 30 R, et qui étudia également les plans d'un prototype expérimental à réaction, mis en chantier dès la libération.

Parallèlement, le bureau d'études de la S. N. C. A. du Sud-Ouest poursuivait clandestinement l'étude d'un appareil sans queue qui fut construit après la libération, le S. E. 2100, et d'un quadrimoteur long courrier pour 160 passagers qui est actuellement en construction à Toulouse et sera vraisemblablement terminé en mai 1947.

Depuis la libération

Si, bien entendu, l'activité clandestine des bureaux d'études français sous l'occupation ne put avoir de résultats immédiats, elle a permis, et c'est là l'essentiel, de gagner du temps lors de la remise en route de l'industrie aéronautique, après la libération.

Mais il y eut bien d'autres difficultés : l'outillage avait été, soit détruit par les bombardements, soit emporté par les Allemands. Souvent les locaux industriels eux-mêmes étaient détruits. Partout enfin l'énergie manquait. Courageusement pourtant tout

le monde se remit à l'œuvre, releva les ruines et remit de l'ordre dans la maison.

On mit de l'ordre à tous points de vue : c'est-à-dire que non seulement les ateliers furent nettoyés avant d'être remis en activité, mais les cadres de direction subirent une stricte « épuration ». Les hommes accusés de collaboration avec l'ennemi furent impitoyablement chassés. Quoi que l'on puisse penser des résultats « techniques » de cette opération — car il est bien certain que des hommes incontestablement compétents et précieux furent ainsi écartés — le résultat moral sur le personnel ouvrier fut excellent.

Les usines

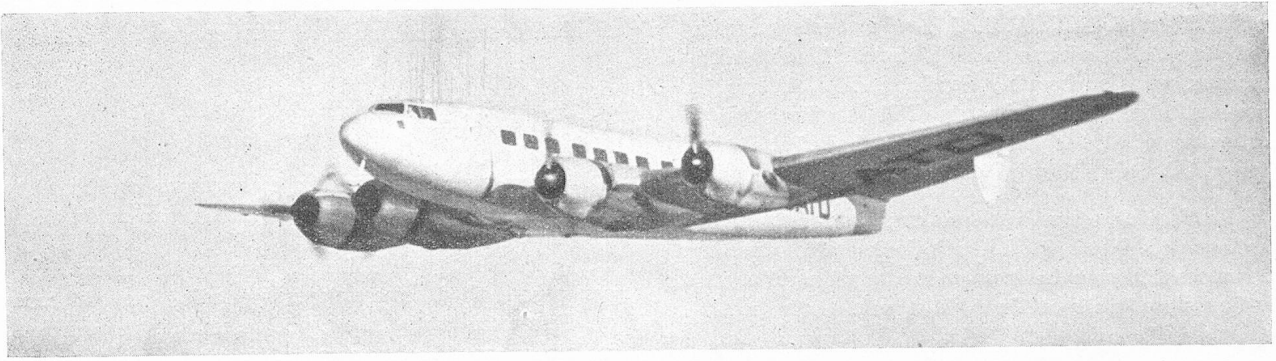
A l'heure actuelle, l'industrie aéronautique française peut sommairement se décrire selon le plan d'implantation économique et géographique suivant : le secteur nationalisé s'est encore accru avec la nationalisation des usines Gnome et Rhône, devenues Société nationale d'études et de construction de moteurs d'aviation (S. N. E. C. M. A.), et la réquisition de la Société Latécoère, muée en Atelier d'études et de constructions aéronautiques de Toulouse.

Au total, ce secteur nationalisé, de beaucoup le plus important, comprend donc :

1^o Des établissements d'Etat, dépendant directement de la direction technique et industrielle du Ministère de l'Armement. Ce sont l'*Arsenal de l'aéronautique*, de Châtillon-sous-Bagneux, qui a pour mission de poursuivre des études délicates, sans souci de leur rentabilité, plusieurs *Ateliers industriels de l'air* (A. I. A.) à Colombes (ex-usine Amiot), à Bordeaux, à Blida et Casablanca (Afrique du Nord) et l'*Atelier d'études et de constructions aéronautiques de Toulouse*, déjà cité. Le seul de ces établissements qui semble avoir une activité « payante » est l'*Atelier aéronautique de Colombes*, qui a repris les installations de l'ancienne S. E. C. M. (Amiot) et a construit depuis la libération quelque trois cents trimoteurs Junkers 52 et a maintenant entrepris une série de biplaces d'entraînement à la chasse Dewoitine 520.

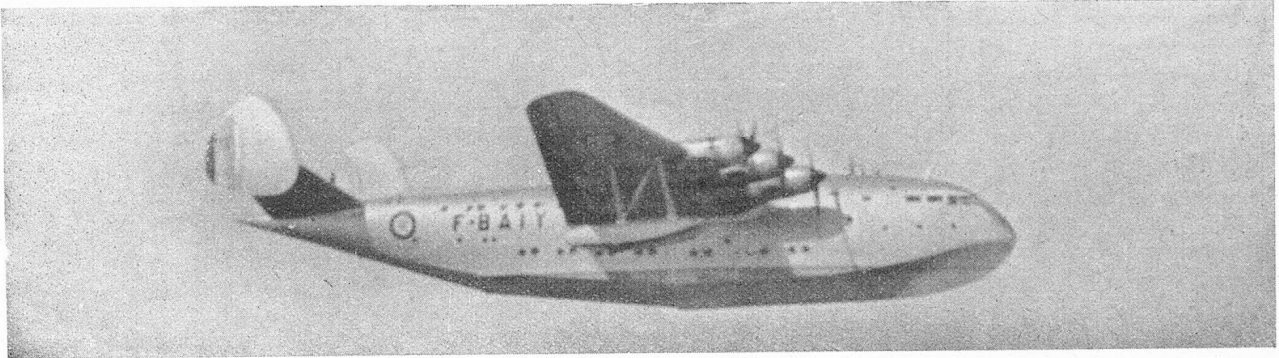
2^o Les Sociétés nationales, créées en 1937 au nombre de cinq, ramenées au nombre de quatre en 1941 par la fusion de la S. N. C. A. du Midi avec celle du Sud-Est. En dernière analyse, une nouvelle Société nationale est apparue avec la S. N. E. C. M. A., déjà nommée, qui a repris les installations de la Société Gnome et Rhône à Argenteuil, à Paris-Kellermann et à Limoges. Les autres sont :

a) La *Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Est* (S. N. C. A. S. E.) qui exploite à l'heure actuelle les installations de la Société aéronautique française à Toulouse, des Etablissements Lioré et Olivier à Argenteuil, Clichy et Villacoublay, des Ateliers de constructions aéro-navales Romano à Cannes et des usines Potez à Berre et à Vitrolles.



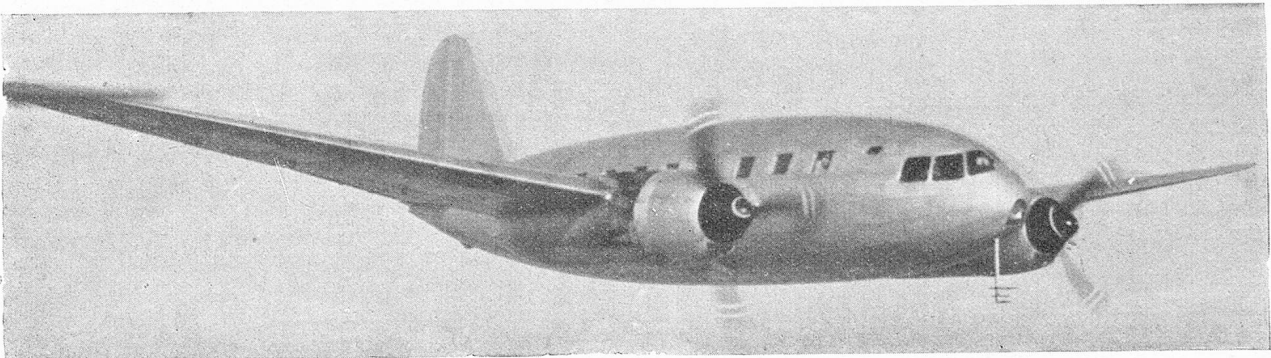
(Service cinématographique de l'Air)

LANGUEDOC 161



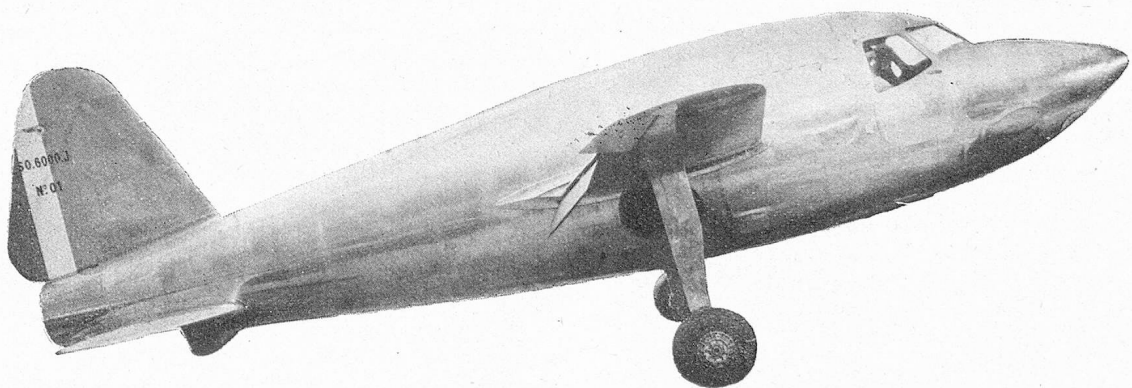
(Service cinématographique de l'Air)

S. E. 200



(Service cinématographique de l'Air)

S. O. 30 R.



(Service cinématographique de l'Air)

S. O. 6000 A RÉACTION

b) La *Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Ouest* (S. N. C. A. S. O.), qui a repris les usines et ateliers de l'ancienne société Marcel Bloch à Châteauroux et Courbevoie, de la Société Blériot à Suresnes, des Etablissements Dill et Baccalan à Bordeaux, et des chantiers de la Loire et Loire-Nieuport à Saint-Nazaire et Bouguenais.

c) La *Société nationale de constructions aéronautiques du Centre* (S. N. C. A. C.), née de la nationalisation des usines Hanriot de Bourges et des usines Farman de Fourchambault et de Billancourt. Cette société acquit par la suite des ateliers à Châteauroux et à Issy-les-Moulineaux.

d) La *Société nationale de constructions aéronautiques du Nord* (S. N. C. A. N.), qui a repris les usines de Meaulte, dans la Somme (ex-usines Potez), de Sartrouville (C. A. M. S.), des Mureaux (S. A. C. N. F. et des Mureaux), du Havre (Société anonyme des ateliers Louis Bréguet), de Caudebec (S. E. C. M. Amiot) et d'Issy-les-Moulineaux (Caudron). Cette société a loué, au surplus, l'usine de Courbevoie.

Par ailleurs, il subsiste un secteur privé, de plus en plus réduit, dont les branches les plus importantes sont constituées par :

a) les Ateliers d'aviation Louis Bréguet qui ont leurs usines à Vélizy-Villacoublay et à Toulouse,

b) la Société des avions Morane Saulnier dont les usines sont situées à Puteaux près de Paris et à Tarbes (Hautes-Pyrénées),

c) la Société des moteurs Hispano-Suiza, usines à Bois-Colombes, à Paris et à Tarbes,

d) la Société industrielle pour l'Aéronautique, à Neuilly, et maintes autres petites firmes, nombreuses, mais isolément peu importantes.

Telle est aujourd'hui l'industrie aéronautique française, utilisant environ 80.000 ouvriers, cadres et techniciens. Encore convient-il d'ajouter qu'une part non négligeable du travail fourni dans les entreprises aéronautiques ne concerne en aucune façon l'aviation, mais l'équipement agricole, la fourniture d'instruments ménagers ou l'ameublement, en fonction du plan de reconversion.

Cependant, cette industrie, animée d'un esprit nouveau, est incontestablement bien vivante. Son activité a été réelle depuis la libération, et plus encore depuis le début de 1946, puisque le ministère de l'Armement a pu récemment publier une statistique d'où il ressort que, durant le premier semestre 1946, l'industrie française a sorti 706 appareils neufs, de types divers, allant du trimoteur JU 52 au biplace léger Stampe ou Mauboussin. Au total, 908 tonnes d'avions neufs ont été livrées.

Et, précisément, l'exposition internationale de l'aéronautique de Paris permet de placer la production française sur l'échelle internationale, par rapport à

la production des nations pour qui la guerre n'a pas significé destruction, mais encouragement à produire.

Visite au Salon

Il nous semble judicieux d'examiner rapidement les matériels exposés au Grand Palais, par catégories.

Les avions légers : Il se trouve que la France est à peu près seule à exposer des appareils légers, et ceci est d'autant plus étonnant que sa situation financière intérieure constitue sans aucun doute un empêchement irrémédiable au développement de l'aviation privée. L'industrie française, cependant, expose des appareils particulièrement réussis : le Nord 1000, quadriplace de 220 cv., bien connu en Suisse, puisqu'il équipe la société genevoise Tarsa ; le Nord 1200, élégant triplace à aile basse, avec moteur de 140 cv. qui lui assure une vitesse de croisière de 230 km./heure ; le Suc 10 « Courlis » un quadriplace de conception nouvelle, avec moteur arrière et large cabine vitrée très agréable ; le N. C. 840 « Chardonneret », un quadriplace à aile haute, beaucoup plus classique, de construction économique, qui s'avère un des appareils français les plus réussis ; le biplace école Max Holste 52, qui a déjà été commandé par quelques puissances étrangères ; le quadriplace rapide et élégant S.20 de la S. I. P. A.

Parmi les productions étrangères dans cette catégorie, on ne peut guère citer que le « Promotor » F. 25 de la firme hollandaise Fokker, très intéressant avec sa cabine très spacieuse et son moteur arrière, son train tricycle éclipseable à suspension oléo-pneumatique, tous détails qui en font un appareil de luxe.

Les bimoteurs de transport : Fait symptomatique que l'abondance extrême des bimoteurs de transport présentés. On sait qu'en France seulement, près de trente compagnies privées ont été autorisées à ouvrir des services de transport à la demande : il est normal que tous les constructeurs ou presque aient prévu des appareils de transport légers pour ces nouveaux clients.

La S. N. C. A. du Sud-Ouest fait largement les choses et présente trois bimoteurs : un appareil léger de conception révolutionnaire, le S. O. 7010 pour 6 passagers, dont les deux moteurs, des Mathis de 200 cv., sont accouplés sur un seul arbre, entraînant une seule hélice, mais peuvent être débrayés à volonté ; le S. O. 90, bimoteur postal, pouvant transporter 1.000 à 1.200 kilos de fret, avec deux moteurs de 350 cv. ; enfin, le plus moderne appareil français de l'heure, le S. O. 30 R, pouvant transporter 27 passagers à 440 km./heure, avec deux moteurs de 1.210 cv. (1.700 au décollage).

La S. N. C. A. du Centre présente son déjà classique bimoteur de transport civil N. C. 702, développé du type allemand *Siebel*, et un bimoteur rapide pour 4 à 6 passagers, le N. C. 800 qui est équipé de deux

NORD 1201



NORD 1201



SUC 10 « COURLIS »



MORANE-SAULNIER
560

(Service cinématographique de l'Air)

N.C. 840 « CHARDONNET »

moteurs de 220 cv. accouplés à l'intérieur du fuselage et entraînant deux hélices co-axiales.

La S. I. P. A. (firme privée) présente son S. 70, bimoteur pour 8 passagers, entièrement construit en bois, équipé de deux moteurs de 200 cv., qui emmène 800 kilos de charge payante à 240 km./heure.

Parmi les produits étrangers de la même catégorie, il faut noter, chez les Anglais, le *Concordia* de Cunliffe-Owen, bimoteur de 1.200 cv., le *Dove* de chez de Havilland, avec ses deux Gipsy de 330 cv., le *Merganser* de Percival, avec deux Gipsy de 296 cv., l'*Aerovan* de Miles, avec deux Cirrus de 130 cv., le *Bristol 170* de chez Bristol, une remarquable solution au problème de l'avion cargo économique et surtout le *Viking* de chez Vickers, le plus moderne des bimoteurs rapides britanniques, avec ses deux Hercules de 1.675 cv.

Chez les Américains, dont la représentation à ce salon est d'ailleurs réduite, on ne trouve guère que le *Saturn* de Lockheed, avec ses deux Wright de 600 cv., qui puisse rentrer dans cette catégorie essentiellement moderne de transporteurs moyens.

Les quadrimoteurs : Nous abordons ici le domaine des maquettes et des plans, puisque, bien entendu, aucun appareil de grande taille n'a pu être hébergé sous la nef parisienne.

Le plus gros morceau de l'Exposition parisienne, c'est le fuselage du N. C. 211, un quadrimoteur cargo français de quelque 30 mètres de long dont le fuselage réel a pu péniblement trouver place parmi les stands. Par ailleurs, on trouve maints documents et plans relatifs à des appareils soit en cours de construction, soit simplement en projet, soit déjà en service...

La S. N. C. A. du Sud-Est présente la maquette du *Languedoc 161* en service sur Air-France, celle de son quadrimoteur sub-stratosphérique S. E. 1010 pour observations photographiques à haute altitude (10.000 mètres), et surtout du long courrier à long rayon d'action S. E. 2010 qui doit être équipé de quatre moteurs Pratt et Whitney de 3.500 cv. pour transporter 108 passagers sur 1.500 kilomètres ou 60 passagers sur 4.000 kilomètres, à 440 km./heure de vitesse de croisière.

Chez les Anglais, A. V. Roe et Cie présentent les maquettes des longs courriers *Tudor I* et *II*, dont le premier vient d'entrer en service à la B. O. A. C. Handley-Page présente la maquette de son quadrimoteur rapide *Hermes* et de sa version militaire *Hastings*. Miles enfin présente tous les documents relatifs à son quadrimoteur de petite puissance *Marathon*, avec 4 moteurs Gipsy de 330 cv.

Côté Américains, Douglas présente évidemment le D. C. 4 maintenant bien connu sur toutes les lignes aériennes intercontinentales, mais publie aussi les plans et maquettes du D. C. 6, quadrimoteur de 40 tonnes — contre 35 au D. C. 4 — qui sera très prochainement livré aux compagnies américaines.

Lockheed, de la même façon, juxtapose les plans

d'un appareil actuellement en service, le *Constellation* avec ceux d'un appareil terminé, mais encore aux essais, le gigantesque *Constitution* de 83,5 tonnes et de 57,50 m. d'envergure, qui pourra transporter 168 passagers sur 8.000 kilomètres.

Une mention toute spéciale, enfin, pour les maquettes du gigantesque *Brabazon* construit en Angleterre par Bristol, et qui transportera, grâce à ses huit moteurs Centaurus, 220 passagers à 400 km./heure.

Les hélicoptères, la réaction : Un très gros effort a été fait dans le domaine encore expérimental des voilures tournantes, notamment par l'industrie française. On ne compte pas moins de cinq appareils à voilure tournante présentés par la France : le *G 20*, de la Compagnie française du Gyroplane, le *Bréguet G II E* pour 4 passagers, le S. E. 3.000, mis au point par des techniciens français sous la direction du professeur allemand Focke, et qui n'est d'ailleurs qu'une application de l'hélicoptère allemand F. A. 223, le N. C. 2001, hélicoptère bi-rotor pour 5 personnes, et le Giravion S. Q. 1100 un appareil mixte, hélicoptère et autogire, dont le rotor triphasé est mû par des tuyères à réaction éjectant en bout des pales.

Chez les Anglais, il faut noter le premier hélicoptère britannique, le W. 9 de Cunliffe-Owen, qui avait déjà été exhibé à la récente exposition en plein air de Radlett.

Pour ce qui est des appareils à réaction, la grande vedette du Salon de Paris est évidemment le *Gloster « Meteor »* britannique, tout auréolé de la gloire du record mondial de vitesse. Pour les Américains, Lockheed expose quelques documents relatifs à son P 80 « Shooting Star », qui n'est plus à proprement parler une nouveauté.

Quant à l'industrie française, elle expose bon nombre de projets, et même de maquettes volantes à réaction, mais qui pour la plupart ne sont pas encore motorisées, faute de turbo-réacteurs français. On sait en effet que les réacteurs en cours de construction, chez Rateau notamment, n'ont pu être terminés, et que la construction sous licence des réacteurs Rolls-Royce qui doit être entreprise par Hispano-Suiza, n'est pas encore commencée. En fait, le seul appareil à réaction français terminé et prêt à être exposé est le S. O. 6000, qui avait commencé ses essais quelques jours avant le Salon, et qui est équipé d'un turbo-réacteur allemand Jumo.

Nul ne saurait s'étonner, en vérité, des difficultés sans précédent auxquelles se heurte l'industrie aéronautique française. Mais, incontestablement, on s'étonnera des résultats acquis. Organisatrice de la première exposition internationale d'aviation d'après-guerre, la France n'apparaît pas irrémédiablement en retard. Bien au contraire, elle surmonte courageusement les vicissitudes de la destruction et de la pauvreté.

Ce Salon de l'Aéronautique, c'est le témoignage de son renouveau.

Jean-M. Mecker.