

## Le 1<sup>er</sup> Salon de l'Aéronautique

La deuxième série du Salon de l'Automobile (du 24 au 30 décembre 1908) devait être l'apothéose des « Poids Lourds » et de l'Automobilisme utilitaire au ras du sol ; elle est devenue le premier Salon de l'Aéronautique. Dans la grande manifestation industrielle et sportive des années précédentes, l'aérolocomotion avait été traitée en quantité négligeable, disons le mot, et en déshérite.

Après les merveilleux progrès de 1908, cette situation fâcheuse ne pouvait durer. — Le commissaire général de l'Exposition de l'Automobile, avec sa claire intelligence et sa vue nette des faits, le comprit. En quelques semaines, il décidait, créait et mettait au point le premier Salon de l'Aéronautique. Grâce à sa longue expérience et à ses dons merveilleux d'organisateur, M. Rives a réussi du premier coup une Exposition aéronautique admirablement présentée qui donnera au public une vue nette, exacte et complète en son raccourci, de ce qui parut hier une chimère et qui constitue aujourd'hui un des plus grands événements de l'histoire du monde.

Une première et hâtive promenade au Grand-Palais, dans le tohu-bohu et le coup de feu de l'ouverture ne nous permet point l'étude complète et détaillée que nous devons à nos lecteurs. Pour ne point retarder la parution de ce numéro, nous nous bornerons donc à un coup d'œil d'ensemble, nous réservant de signaler ultérieurement les efforts et les progrès considérables attestés par ce premier Salon de l'Aéronautique.

À côté de l'*avion*, glorieux ancêtre français des appareils volants modernes, effort scientifique admirable et merveille d'exécution, figurent les engins actuels les plus intéressants, ceux d'hier... et ceux de demain, les organes détachés les plus perfectionnés, les matériaux nouveaux dont la création s'est imposée, les salons des Sociétés comme l'Aéro-Club de France qui ont provoqué et hâté l'écllosion des prodiges actuels, etc.

Dans l'ordre alphabétique, notre description devrait commencer par l'exposition de la Société Antoinette, dont le stand élégant est à gauche, près de la galerie. Nos lecteurs y retrouveront, avec le superbe monoplan dont ils ont vu plus haut la description détaillée, le nouveau groupe moto-propulseur *Antoinette* qui réussit à marquer encore une amélioration sur le fameux modèle qui permit et soutint l'essor de l'aviation française.

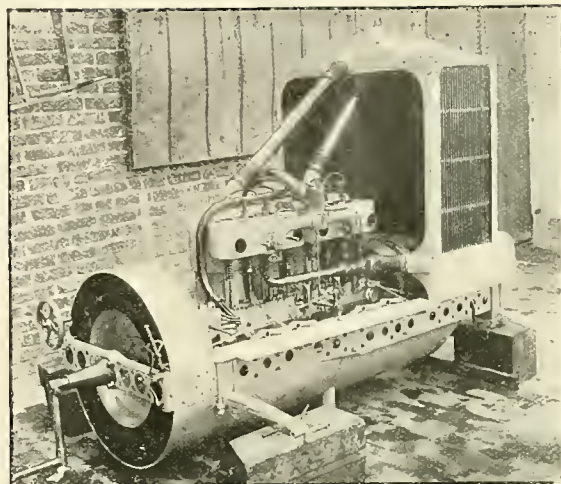
Il est inutile de répéter ici la description complète que nous en donnons dans ce même numéro.

Alphabétiquement tout au moins, la Société *Astra* viendrait ensuite.

Dès l'entrée, l'attention du visiteur se trouve attirée par le nouveau dirigeable *Ville-de-Bordeaux*, exposé par la Société *Astra*, suspendu dans la travée médiane de la grande nef. Cette superbe carène de 52 m. de long et 15 m. de diamètre maximum, en tissu Continental, comme presque tous les dirigeables modernes, rappelle absolument, par sa forme, l'enveloppe un peu plus grande du *Clément-Bayard*, des mêmes constructeurs, bien connu de nos lecteurs (voir *Aérophile* de 1908, passim, description, photos et croquis cotés). La nacelle, en tubes d'acier, exécutée par les établissements REP sur les plans de la société *Astra*, renferme le nouveau groupe-moteur de 90 chx Renault frères dont nous publions la photographie et qui constitue une merveille de mécanique.

Dans la nef et également de la Société *Astra*, se faisant pendant, l'aérostat de sport et tourisme de 1.200 m<sup>3</sup>, en coton verni, et un aérostat de même volume, en tissu caoutchouté double *Continental*, de la nouvelle série de l'*Astra*.

Au stand de la même société, une nacelle de grand tourisme pour 2.270 m<sup>3</sup>, capitonnée et très confortable, construite pour M. A. Clément ; des photos des diverses constructions *Astra*, de l'aérodrome *Astra*, à Beauval, le plus récent et le plus perfectionné, et dans la section d'aviation, l'aéroplane *Astra*, muni d'un moteur REP, et l'aéroplane Wright dont la Société s'est assurée la concession en France. On a ainsi une idée complète des perfectionnements apportés par la Société *Astra* aux divers appareils d'aérolocomotion, du fini de sa



(Photo Rol)

Le moteur Renault (9) HP du dirigeable *Ville-de-Bordeaux*, exposé au Salon de l'Aéronautique

fabrication et des puissants moyens d'action dont elle dispose.

Nous décrirons ultérieurement comme ils le méritent les travaux des autres constructeurs et inventeurs. Ils sont tous là.

Dans le stand des Etablissements REP où M. Robert-Esnault-Pelterie offre à l'admiration des connaisseurs son fameux monoplan REP et ses moteurs REP si scientifiques, si originaux et si parfaits.

Chez les frères Voisin, le glorieux appareil qu'ils fournirent à Henri Farman et qui lit d'eux les champions glorieux de l'aviation française.

Louis Blériot, recordman du monoplan, révèle au public, près du grand escalier, son biplan dont l'*Aérophile* avait donné les caractéristiques.

Un aéroplane *Clément-Bayard*, étudié et construit par Victor Talin, le savant doyen des aviateurs français, est juste sous l'escalier.

La Société française des dirigeables et son directeur, Maurice Mallet, exposent un remarquable modèle du dirigeable de La Vaux et diverses autres belles pièces aéronautiques.

À gauche, en entrant, un beau biplan de Delagrèze exposé par la Compagnie d'Aviation, concessionnaire.

L'exposition des modèles de MM. Doure et Brunzli, des pièces détachées extra-légères et extra-rigides en bois assemblés par les procédés spéciaux Espinosa, exposés par la Société de Construction d'appareils aériens, près de l'*avion* d'Ader.

M. Louis Bréguet expose dans un stand luxueux, sous la rotonde d'Anlin, un aéroplane des-plus intéressants, résultant de la modification de son giroplane.

La section des modèles, particulièrement nombreux et variés, est fort intéressante.

À signaler spécialement les beaux modèles d'hélice « Intégrale » de Lucien Chauvière, le constructeur bien connu.

Enfin la section rétrospective, très bien documentée et dont l'*avion* d'Ader constitue la perle, sera d'un excellent enseignement pour les visiteurs.

L. LAGRANGE

